



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 218]

नई दिल्ली, मंगलवार, जून 9, 2015/ज्येष्ठ 19, 1937

No. 218]

NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 9, 2015/JYAISTHA 19, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 5 जून, 2015

सं. टीएएमपी/18/2014/वीएसपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा आदेशानुसार, विशाखपत्तनम पत्तन न्यास में बर्थ ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के परिचालन के लिए इसके दरमानों के सामान्य मंशोधन हेतु विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएमपी/18/2011-वीएसपीएल

किंगडम रीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

कोरम:

1. श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन्, सदस्य (वित्त)

2. श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मई, 2015 के 15वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में वर्ष 2008 ईक्यू-6 और ईक्यू-9 में उसके द्वारा प्रस्तुत पोतों के लिए उनके दरमानों (एसओआर) के सामान्य संशोधन हेतु विज्ञापन साधार प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 19 दिसम्बर 2014 से संबंधित है।

वीएसपीएल का मौजूदा दरमान आदेश सं. टीएमपी/5/2011-वीएसपीएल दिनांक 11 अक्टूबर 2011 द्वारा अनुमोदित किया गया था। दरमान की वैधता 31 मार्च 2014 तक निर्धारित की गई थी।

इस प्राधिकरण ने वीएसपीएल के मौजूदा दरमान की वधता कई बार विस्तारित की है और दरमान की वधता का अन्तिम अक्टूबर 2014 तक इस शर्त के अधीन आदेश दिनांक 2 जनवरी 2015 द्वारा 31 मार्च 2015 को किया गया था कि स्वीकार्य लागू से 1 अप्रैल 2014 के बाद की अवधि के लिए अनुमत प्रतिलाभ, यदि कोई हो, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क प्रत्येक वर्ष समायोजित किया जाएगा।

किंतु प्रशुल्क आदेश में, इस प्राधिकरण ने यहां पर उल्लेखित कारणों से निम्नलिखित अनुमोदित किए हैं

- (i) गैन्ट्री अग्लोडर के लिए नया प्रशुल्क रु0 20 प्रति टन है।
- (ii) रेलवे साइडिंग के अनुक्षण के लिए प्रमाण के रूप में रु0 3.20 प्रति टन का नया प्रशुल्क।
- (iii) रु0 72.75 प्रति टन की तत्काल प्रचलित दर से रु0 36.70 प्रति टन तक 104 टन एवएमसी के प्रशुल्क में की गई कटौती।
- (iv) बल्क मेटिरियल हैंडलिंग सिस्टम (बीएएचएस) के लिए प्रशुल्क में कटौती रु0 197.75 प्रति टन से रु0 161.70 प्रति टन। समेकित दर में कटौती सभी वीएसपीएल की सभी एकीकृत टर्मिनल सेवा प्रदाता की जाती है, तत्काल प्रचलित रु0 188.75 प्रति टन से रु0 152.70 प्रति टन।

यहां पर उल्लेख करना है कि वीएसपीएल ने अपनी रिटर्न पत्रिका में 2011 का 33402 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा पारित की गई प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/5/2011-वीएसपीएल दिनांक 11 अक्टूबर 2011 को माननीय आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय में अपील की जिसमें इस प्राधिकरण ने होबर मेमोरल बोन (एवएमसी) के प्रशुल्क को रु0 72.75 प्रति टन से घटाकर रु0 36.70 प्रति टन कर दिया था। माननीय उच्च न्यायालय ने एवएमसी के लिए आदेश दिनांक 19 दिसम्बर 2011 पारित कर वीएसपीएल को अपील आदेशों तक रु0 72.75 प्रति टन प्रशुल्क करने की अनुमति दी थी। माननीय न्यायालय ने 22-12-2011 के बाद प्रत्येक वर्ष ऐसे सभी प्रशुल्क तबूल करने तथा संशोधित करने का कार्य यह भी निर्दिष्ट दिया था कि प्रत्येक ऐसे लेम्बेन का स्मार्त का अनुक्षण और यदि याचिकाकर्ता अपनी डब्ल्यू.पी. में समझा जा सकता है तो इम्पेड आदेश के अधीन निर्धारित रु0 36.70 प्रति टन दर से अधिक वीएसपीएल द्वारा संग्रहीत की गई गैर सभी माननीय न्यायालय के अगले आदेशों के अधीन होगी।

प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में अनुसरित गौण नृविनिर्माण पद्धति के कुछ क्षेत्रों को स्पष्ट करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/23/2003 दिनांक 30 दिसम्बर 2008 के अनुसार, महापत्तन न्यास और निजी टर्मिनल परिसरों को उस वित्तीय वर्ष के 30 जून तक अपना प्रशुल्क सारोपन प्रस्ताव दाखिल करना होगा जिसमें प्रशुल्क प्रस्ताव देय होता है। तदनुसार, वीएसपीएल का अपना प्रस्ताव 30 जून 2013 तक दाखिल करना था।

तथापि, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.3 के अनुसार पत्तन न्यास, निजी टर्मिनल परिसरों के लिए देय होने से कम से कम तीन महीने पहले इस प्राधिकरण को अपना प्रस्ताव दाखिल करना होता है अर्थात् वीएसपीएल के मामले में 31 दिसम्बर 2013 तक।

वीएसपीएल ने अपने पत्र दिनांक 31 दिसम्बर 2013 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए 31 जनवरी 2014 तक का समय खोया था।

3.1. तत्पश्चात्, वीएसपीएल ने अक्टूबर 2011 प्रशुल्क आदेश को चुनौती देते हुए अपने द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका में किए गए दावों तथा प्रार्थनाओं के पूर्वाहण के बिना अपने प्रस्ताव के सामान्य संशोधन के लिए अपनी पत्र दिनांक 10 मार्च 2012 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल किया था।

3.2. महापतन न्याय अधिनियम (एमपीटी) अधिनियम, 1983 की धाराओं 48, 49 और 50 में तदनुसार महापतन न्याया और वहां पर परिचालन करने वाले निजी दर्जनों के लिए दरमान और शर्तों के विवरण तैयार करने का अधिकार प्रत्येक वीएसपीटी अधिनियम द्वारा इस प्राधिकरण को दिए गए अधिकार और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों को सारकार द्वारा इस प्राधिकरण को नीति निदेश रूप में जारी किए गए हैं, पर विचार करते हुए और यह भी स्वीकार करते हुए कि स्वयं वीएसपीएल ने अपना प्रस्ताव दाखिल किया है हालांकि पिछले प्रशुल्क आदेश को एचएमसी की प्रशुल्क मद पर ही इसके द्वारा चुनौती दी गई थी, वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव को कार्यवाही और परामर्श के लिए लिया गया था।

3.3. वीएसपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव में किए गए मुख्य निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i). हारवर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के लिए प्रशुल्क में ₹0 72.75 प्रति टन से कटौती कर ₹0 36.70 प्रति टन करने के लिए मौजूदा दरमान अनुमोदित करते हुए आदेश सं. टीएसपी/5/2011-वीएसपीएल दिनांक 11 अक्टूबर 2011 से अस्तुष्ट होने पर, वीएसपीएल ने आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय के समक्ष रिट याचिका सं. 2011 की 33402 दाखिल की थी। भारतीय उच्च न्यायालय ने वीएसपीएल को अगले आगामी तक ₹0 72.75 प्रति टन प्रसारित और संग्रहित करने की अनुमति देते हुए 19 दिसम्बर 2011 को एक अंतरिम आदेश पारित किया था।
- (ii) तदनुसार, उक्त रिट याचिका में दावों विवादों और प्रार्थनाओं के पूर्वाहण के बिना, वीएसपीएल ने दरमान के 1 अप्रैल 2014 से संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव जमा किया था।

एचएमसी के लिए ₹0 36.70 प्रति टन की अनुमोदित दर टीएसपी आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 में पूरी तरह से अनुमोदित दरों पर तुलना और गणना करने के प्रयोजन के लिए समेकित आय और व्यय विवरण में और 2014-15 से 2016-17 तक तीन वर्षों के लिए अब प्रस्तावित दरों पर विचार किया गया है। इसलिए, वर्तमान प्रशुल्क में प्रचालन आयात शीर्ष के अधीन वर्तमान प्रस्ताव में ₹0 36.70 प्रति टन की एचएमसी दर का अभावकण मौजूदा प्रशुल्क आदेश के अनुसार कम की गई एचएमसी दर के अभावकण के लिए वीएसपीएल द्वारा स्वीकृति के रूप में नहीं समझा जाएगा। चूंकि वीएसपीएल द्वारा चुनौती दिया गया प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 11 अक्टूबर 2011 निपटारा के लिए लंबित है, समेकित आय तथा व्यय विवरण में पूर्व अधिनियम के समायोजन के लिए कोई संशोधन नहीं दिया गया है।

(टिप्पणी: एचएमसी के लिए वीएसपीएल के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित और भारतीय उच्च न्यायालय के अंतरिम निर्णय पर आधारित है जो वीएसपीएल को ₹0 72.75 प्रति टन दर चुन करने की अनुमति देता है।)

3.4. प्रशुल्क प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:-

- (i). वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 तथा 2013-14 में प्रथम छह माह के वास्तविक आंकड़े और वर्ष 2014-15 से 2016-17 के अनुमान मेले गए हैं।
- (ii) (क). वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 (6 माह) में प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमशः 55,73,572 मिलियन टन (मी.ट), 57,46,761 मी.ट. और 27,22,011 (छह माह के लिए) पर प्रतिवेदित किया गया है;
- (ख). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए यातायात वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 में प्रथम 6 महीनों के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए यातायात अनुमानित किया गया है। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए यातायात भी वीपीटी और अन्य वर्षों के सामान्य कार्यों वर्ध (जीरिपीवी) से प्रतिस्पर्धा के प्रभाव पर विचार करते हुए मौजूदा स्तर पर अनुमानित किया गया है।
- (ग). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानित यातायात नीचे दिया गया है:-

2014-15	---	57,50,000 मी.ट.
2015-16	---	59,52,500 मी.ट.
2016-17	---	62,50,125 मी.ट.

- (iii). वर्ष 2012-13 और 2013-14 (6 माह) के लिए वास्तविक आय क्रमशः ₹0 10,559.07 लाख और ₹0 5054.12 लाख प्रतिवेदित किया गया है। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए आय मौजूदा प्रशुल्क पर यातायात पूर्वानुमानों के लिए अनुमानित किया गया है। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानित आय निम्नवत् है:-

	रु लाखों में
2014-15	--- 9,455.97
2015-16	--- 9,683.08
2016-17	--- 10,274.49

- (iv). वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 (6 माह) के लिए वीपीटी के सामान्य कार्गो बर्थ (जीसीवी) में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से परिचालन आय और स्टीवडोरिंग प्रभारों के लिए व्यय प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजन के लिए सुविचारित नहीं किया गया है।

- (v). (क). कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया (सेल) के साथ अल्पावधि करार (एसटीए) के अनुसार, वीएसपीएल ₹0 175 प्रति मी.ट. की औसत दर के लिए एकीकृत टर्मिनल सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए सहमत था जोकि अक्टूबर 2011 प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर से कम ₹0 34 है। ऑफर की गई छूट/रियायतों के बारे में नीचे दिए गए हैं:-

अवधि से	से	प्रहस्तित मात्रा	संग्रहीत दर	टीएएमपी दर	छूट	राशि
1 अप्रैल 2011	5 मई 2011 तक	2,52,906	171.85	209.40	37.55	94,96,620
6 मई 2011	दिसम्बर 2011	12,50,000	180.73	209.40	28.67	3,58,37,500
जनवरी 2011	मार्च 2012	4,21,924	175.73	209.40	33.67	1,42,06,181
1 अप्रैल 2012	5 मई 2012	1,59,805	175.73	209.40	33.67	53,80,634
6 मई 2012	मई 2013	16,77,998	180.73	209.40	28.67	4,81,08,203
1 अप्रैल 2013	11 मई 2013	2,55,512	180.73	209.40	28.67	73,25,529
12 मई 2013	30 सितम्बर 2013	6,45,085	162.00	209.40	47.40	3,05,77,029
		46,63,230	175.36	209.40	34.04	15,09,31,696

- (ख). 2014-17 अवधि के लिए अनुमानित उच्चतर रियायतें और छूट प्रभारित और/अथवा स्वीकृत निम्न दरों के लेखा पर राजस्व पर परिणामी प्रभाव नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

अवधि से	से	प्रहस्तित की जाने वाली मात्रा	संग्रहीत की जाने वाली दर	टीएएमपी दर	छूट	राशि
1 अप्रैल 2014	31 मार्च 2015	2,000,000	166.50	206.70	40.20	80,400,000
1 अप्रैल 2015	31 मार्च 2016	2,000,000	174.83	206.70	31.88	63,750,000
1 अप्रैल 2016	31 मार्च 2017	2,100,000	183.57	206.70	23.13	48,580,875
		6,100,000	174.96	206.70	31.74	192,730,875

₹0 19.27 करोड़ की राशि पूर्वानुमानों में कल्पित आय रूप में अनुमानित की गई है। चूंकि वीएसपीएल ने ₹0 166.50 की पूर्ण-समावेशी दर वसूल करने के लिए सेल के साथ किया गया करार किया है, इसने उपर्युक्त कल्पित आय पर विचार करने का अनुरोध किया है।

- (vi). विभिन्न प्रकार के प्रचालनों के लिए आय और व्यय के अनुमानन के लिए अंगीकृत अनुपात (प्रतिशत में) नीचे विस्तार से दिया गया है:

प्रचालन के प्रकार	स्टीवडोरिंग	पोत गियर के साथ स्टीवडोरिंग	क्रेन की तैनाती	स्टीवडोरिंग + गियर + तट प्रहस्तन	बीएम एचएस
बीएमएचएस	एनए			एनए	100%
स्टीवडोरिंग	16.5 %	5%		11.5%	
क्रेन की तैनाती	28.0 %		28 %	एनए	
स्टीवडोरिंग + गियर + तट प्रहस्तन	55.5%		55.5%	55.5%	
कुल	100%		83.5%	67%	

बीएमएचएस से इतर व्यय पूर्वानुमानों के लिए, सुविचारित यातायात की मात्रा स्टीवडोरिंग सेवाओं के लिए 100 प्रतिशत, क्रेनभाड़ा के लिए 83.5 प्रतिशत और तट प्रहस्तन के लिए 67 प्रतिशत है।

- (vii). प्लॉट किराया बीएमएचएस कार्गो से इतर कार्गो के मामले में यातायात पूर्वानुमानों के 67 प्रतिशत के लिए अनुमानित किया गया है। वर्ष 2015-16 से, एकजिम पार्क में 30.5 एकड़ स्टॉक पाइल क्षेत्र के विकास के मददेनजर शेष 33 प्रतिशत यातायात के लिए प्लॉट किराये का अनुमान लगाया गया है।
- (viii). लागत में वृद्धि 7 प्रतिशत वार्षिक पर अनुमानित की गई है।
- (ix). प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट के अनुसार दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा अर्थात् 12.811 प्रतिशत पर पत्तन के लिए रॉयल्टी सुविचारित की गई है।
- (x). वीपीटी को भुगतान किए जाने वाले स्तर पर पट्टा किराये अनुमानित किए गए हैं।
- (xi). (क). सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान क्रमशः ₹0 820.80 लाख, ₹0 2380.77 लाख और ₹0 4747.69 लाख है। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धनों की प्रमुख मदों के ब्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

(₹0 लाखों में)

क्र.सं.	सकल प्रखंड के लिए संवर्धनों के ब्योरे	2014-15	2015-16	2016-17
1.	निकर्षण	820.80	--	--
2.	बर्थ सुपर ढांचे तथा घाट का सुदृढीकरण	--	2380.77	--
3.	एकजिम पार्क में भंडारण यार्ड का विकास	--	--	4747.69
	कुल	820.80	2380.77	4747.69

(ख). वीएसपीएल द्वारा यथा दिए गए प्रस्तावित निवेशों के लिए आधार निम्नवत् है:-

- (i). बर्थ के फ्रंट में निकर्षण:
लाइसेंस करार के अनुसार, बर्थ फ्रंट से 50 मीटर तक फ्रंट में जल फ्रंट का निकर्षण करने के लिए वीएसपीएल का दायित्व है। पूरी तरह लदे पेनामेक्स पोतों की बर्थिंग के लिए निकर्षित डुबाव के -16.10 मीटर तक उत्तरी आर्म में आंतरिक हारबर चैनलों को गहरा किया गया है। बर्थ फ्रंट के 50 मीटर तक ईक्यू8 और ईक्यू9 बर्थों में वर्तमान डुबाव 16.10 मीटर तक वीएसपीएल द्वारा गहरा किया जाना है।
- (ii). बर्थ सुपर ढांचे तथा घाट का सुदृढीकरण:
कार्गो की उच्चतर मात्रा के प्रहस्तन के लेखा पर, भारी वारिशों की स्थिति में स्थिरता और बोझ वहनता पर अध्ययन समुद्री ढांचे पर विशेषज्ञ दल द्वारा किया गया था। विशेषज्ञ दल की रिपोर्ट के अनुसार, बर्थ तथा घाट के सुपर ढांचे के सुदृढीकरण के लिए प्रस्तावित की गई है।
- (iii). एकजिम पार्क में अतिरिक्त भूमि में निवेश:
मात्रा वृद्धि के साथ आनुपातिक अपर्याप्त भंडारण क्षेत्र एक प्रमुख अवरोध है। वर्तमान बैकअप क्षेत्र अस्थिर है, बोझ में कटौती करने की जरूरत है। इसलिए, एकजिम पार्क

क्षेत्र में 30.5 एकड़ की अतिरिक्त भूमि विकसित करने में निवेश करने का प्रस्ताव किया है। वीपीटी ने 27 जनवरी 2014 को जरूरी भूमि आवंटित की थी। वर्ष 2016-17 में रु० 4747.69 लाख खर्च करने का अनुमान लगाया गया है।

4.1 संक्षेप में, वर्ष 2011-12 से 2013-14 (6 माह) के लिए समग्र लागत स्थिति वीएसपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क में वर्ष 2014-15 से 2016-17 के वास्तविकताओं और अनुमानों पर आधारित है जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14 (6 महीनों के लिए)	2014-15	2015-16	2016-17
(i)	यातायात (एमएमटी में)	5.57	5.75	2.72	5.75	5.95	6.25
(ii)	कुल प्रचालन आय	9664.86	10559.07	5054.13	9455.97	9683.08	10274.49
(iii)	कुल प्रचालन लागत (मूल्यह्रास, प्रबंधन उपरिव्ययों और एफएमआई एफएमई सहित)	6229.58	6797.19	3813.83	7553.04	8069.44	8770.93
(iv)	नियोजित पूंजी	23554.64	22603.97	21964.19	21461.10	22404.71	25496.58
(v)	आरओसीई	3768.74	3616.63	1757.13	3433.77	3584.75	4079.43
(vi)	निवल अधिशेष / (घाटा)	(333.46)	145.25	(516.83)	(1530.84)	(1971.11)	(2575.87)
(vii)	निवल अधिशेष / (घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	(-)3.45%	1.38%	(-)10.23%	(-)16.19%	(-)20.36%	(-)25.07%
(viii)	तीन वर्षों के लिए औसत निवल अधिशेष / घाटा	(-)4.10%			(-)20.54%		

4.2 वीएसपीएल ने अपने प्रस्ताव में मौजूदा दरमान में निम्नलिखित प्रशुल्क मदों में दरों के संशोधन की मांग की थी

(i). बर्थ किराया:

0.0020 प्रति घंटा के मौजूदा बर्थ किराये के विपरीत, वीएसपीएल ने 0.0072 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा के बर्थ किराये का प्रस्ताव किया था। बर्थ किराये में प्रस्तावित वृद्धि मौजूदा बर्थ किराये में 260 प्रतिशत है।

(ii). घाटशुल्क, स्टीवडोरिंग प्रभार, विलंबशुल्क प्रभार और भंडारण प्रभार : इन प्रशुल्क मदों में कोई बदलाव प्रस्तावित नहीं किया गया है। यथास्थिति बनाए रखी गई है।

(iii). तट प्रहस्तन प्रभार:

लौह अयस्क के लिए तट प्रहस्तन प्रभार रु० 40/- की मौजूदा दर के विपरीत रु० 45/- प्रति टन पर प्रस्तावित की गई है। यह वृद्धि मौजूदा दर में 12.5 प्रतिशत की वृद्धि परिगणित करती है।

(iv). बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए सामग्री प्रहस्तन प्रणाली:

(क). वर्तमान में, बल्क मेटिरियल हैंडलिंग सर्विस (बीएमएचएस) जिसमें 104 मी.ट. हारबर मोबाइल क्रेन, मोबाइल होपर्स, कन्वेयर तथा स्टैकर, वैगन सैम्पलिंग सिस्टम और लेवलिंग, लेवलिंग तथा फोटोग्राफी शामिल है, के लिए प्रशुल्क रु० 161.70 प्रति टन निर्धारित किया गया है। अधिक कार्गो आकर्षित करने के लिए, इस प्रशुल्क मद अर्थात् रु० 159.50 प्रति टन में 13.60 प्रतिशत कटौती प्रस्तावित की गई है।

(ख). वीएमएचएस के अधीन सभी मदों के कवर करते हुए एकीकृत टर्मिनल सेवा प्रभार रु० 152.70 प्रति टन से कम करके रु० 150 प्रति टन किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

(v). 104 मी.ट. हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के साथ कार्गो की उतार-आ

पिछले आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित रु० 36.70 की मौजूदा प्रति टन दर के विपरीत वीएसपीएल ने 104 टन एचएमसी के लिए रु० 64 प्रति टन की दर प्रस्तावित की है।

(टिप्पणी: 2011 के अक्टूबर के पिछले आदेश में की गई प्रशुल्क कटौती को वीएसपीएल द्वारा चुनौती दी गई है और प्रचालक माननीय उच्च न्यायालय द्वारा प्रदत्त अंतरिम राहत के आधार पर रु0 72.75 प्रति टन की पूर्व-संशोधित दर वसूल कर रहा है।)

(vi). गैन्ट्री अनलोडर किराये पर लेने के लिए प्रभार, धूल निवारण प्रणाली, भारतोलन प्रभार मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।

(vii). अन्य सेवाओं के लिए प्रभार।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीएसपीएल से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 10 मार्च 2014 वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए 3 अप्रैल 2014 को परिचालित किया गया था। वीपीटी के सिवाय किसी उपयोक्ता/संगठन से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है। वीपीटी से प्राप्त टिप्पणियां वीएसपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। वीएसपीएल ने अपने पत्र दिनांक 29 सितम्बर 2014 द्वारा वीपीटी की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणी भेजी थी।

6.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीएसपीएल से हमारे पत्र दिनांक 29 सितम्बर 2014 द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीएसपीएल ने संयुक्त सुनवाई के बाद हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2014 द्वारा अपना उत्तर भेजा था, जोकि वर्ष 2015-16 से 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण के साथ अनुवर्ती अनुच्छेदों में बताए गए हैं।

6.2. वीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 29 सितम्बर 2014 द्वारा वीएसपीएल के प्रस्ताव के संदर्भ में कुछ बिन्दुओं पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां भेजने का अनुरोध भी किया गया था। वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 दिसम्बर 2014 और 06 मार्च 2015 द्वारा संयुक्त सुनवाई के बाद अपना जवाब भेजा था, जोकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिए गए हैं।

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 7 अक्टूबर 2014 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीएसपीएल ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, वीएसपीएल, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन किए थे।

8.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, वीएसपीएल और वीपीटी दोनों से हमारे पत्र दिनांक 16 अक्टूबर 2014 द्वारा अनुरोध किया गया था कि हमारे पत्र दिनांक 29 सितम्बर 2014 द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना प्रत्युत्तर भेजे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में, विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन (वीएसएए) ने विषय प्रस्ताव पर दिनांक 6 अक्टूबर 2014 को अपने लिखित निवेदन दाखिल किए थे। संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, वीएसएए द्वारा किए गए लिखित निवेदनों की प्रति अपने पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2014 द्वारा वीएसपीएल को अग्रेषित की गई थी।

8.3. संयुक्त सुनवाई के बाद, विशाखापत्तनम कस्टम्स क्लियरिंग एजेंट्स एसोसिएशन, विशाखापत्तनम कस्टम्स हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन और विशाखापत्तनम स्टीम शिप एजेंट्स एसोसिएशन के साथ संयुक्त रूप से विशाखापत्तनम स्टीमवार्डर्स एसोसिएशन ने अपने पत्र दिनांक 22 दिसम्बर 2014 द्वारा विषय प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। उक्त टिप्पणियों की प्रति प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में वीएसपीएल को अग्रेषित की गई थी। वीएसपीएल ने अपने पत्र दिनांक 20 जनवरी 2015 द्वारा अपना जवाब प्रेषित किया था।

9.1. उपर्युक्त पैरा 8.1 में बताई गई कार्रवाई के बिन्दु पर प्रत्युत्तर में, वीएसपीएल ने अपने पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2014 और अनुवर्ती पत्र दिनांक 7 जनवरी 2015, ईमेल दिनांक 25 फरवरी 2015, 18 मार्च 2015, 1 अप्रैल 2015, 6 अप्रैल 2015, 6 अप्रैल 2015 और 28 अप्रैल 2015 द्वारा हमारे प्रश्नों के प्रत्युत्तर भेजे थे और अद्यतन प्रस्ताव भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीएसपीएल द्वारा प्रेषित तदनुसंगी उत्तरों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीएसपीएल द्वारा प्रेषित जवाब
क.	सामान्य:	
(1).	वीएसपीएल ने अपने प्रस्ताव के साथ अग्रेषित लागत विवरणों में वर्ष 2013-14 के प्रथम छह महीनों के लिए केवल यातायात, आय और व्यय के वास्तविक आंकड़े ही भेजे हैं। चूंकि वर्ष 2013-14 समाप्त हो चुका है, इसलिए वीएसपीएल लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में उन प्रतिवेदित के साथ आंकड़ों का विधिवत् मिलान करते हुए वर्ष 2013-14	आंकड़े 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अद्यतन किए गए हैं। 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों से आंकड़ों का मिलान करते हुए 2013-14 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति भेजी गई है। 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर, 2014-15 से

	के वास्तविक आंकड़ों से आंकड़ों को अद्यतन करें। वर्ष 2013-14 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति भी अग्रेषित करें। पूर्ण वर्ष के वास्तविक आंकड़ों से 2013-14 के आंकड़ों को अद्यतन करने के परिणामस्वरूप, अनुवर्ती वर्षों अर्थात् 2014-15 से 2016-17 के अनुमानों की भी समीक्षा करें और वर्ष 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में संशोधित करें, यदि आवश्यक हो।	2016-17 के अनुमानों की समीक्षा की गई है और उपयुक्त संशोधित किया गया है।
(2).	2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.8 के अधीन यथा विनिर्दिष्ट, उत्पादकता के तलचिह्न स्तर दर्शाएँ और टर्मिनल के बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए प्रोत्साहनों और तलचिह्न स्तर से कम कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहनों का प्रस्ताव किया जाए।	<p>उक्त खंड में यह भी कहा गया है कि तलचिह्न स्तर निर्धारित करते समय, पत्तन और मौसमी भिन्नताओं के लिए प्रासंगिक स्थानीय कारकों को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए।</p> <p>जैसाकि हमारे पिछले प्रशुल्क प्रस्ताव में बताया गया है, प्रथम बल्क कार्गो टर्मिनल वीएसपीएल को कई यूनीक समस्याओं जैसे भूगोलीय स्थिति, अपर्याप्त डुबाव, कार्गो की प्रकृति, लोड स्थिति सीमित भंडारण क्षेत्र, समयानुसार कार्गो निकासी के लिए पर्याय रेलवे रैकों की अनुपलब्धता, कार्गो का विराम समय, सर पर्यावरणीय मानक आदि का सामना करना पड़ा है। लक्षित उत्पादकता स्तर फार्म-1 में दर्शाया गया है।</p> <p>इसके बावजूद, वीएसपीएल ग्राहकों को निम्नलिखित प्रोत्साहनों ऑफर करता है:</p> <p>(क). 18000 से 22000 की प्रतिबद्ध उतराई दर (कार्गो 1 निर्भर) जिसके परिणामस्वरूप प्राप्तकर्ता पोत के न्यूनतम विराम समय से परेषण धनराशि अर्जित करता है।</p> <p>(ख). परंपरागत प्रचालनों के अधीन अनुमत 2 प्रतिशत का नुकसान के स्थान पर कार्गो नुकसानों को अधिकतम 0 प्रतिशत तक सीमित करना।</p> <p>(ग). कार्गो के नमी स्तर की लगातार निगरानी और अतिरिक्त लागत के बिना शुष्क से शुष्क आधार पर डिलीवरी।</p> <p>(घ). कार्गो की उतराई और परेषण के दौरान ऑनलाइन नमूनाकरण और विश्लेषण।</p> <p>यदि प्रतिबद्ध उतराई दर अर्जित नहीं की जाती है (हतोत्साहन) तो वीएसपीएल 8000 से 30000 अमेरिकी डॉलर तक जुर्माना देता है। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि प्रतिबद्ध उतराई दर अर्जित नहीं करने पर जुर्माने के लिए 2011-14 से ₹ 1 करोड़ का व्यय अलग किया गया है और वैसे वीएसपीएल हतोत्साहन रूप में आमेलित किया है।</p>
ख.	वित्तीय/लागत विवरण:	
(1).	पूर्व अवधिके लिए अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं का विश्लेषण (फार्म-7):	
(i).	प्राधिकरण द्वारा 11 अक्टूबर 2011 को अनुमोदित पिछले प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2011-12 के अनुमान अनुबंध-1(क) के क्र.सं. (xv) पर ₹ 1,073.49 लाख के समायोजन सुविचारित किए गए हैं। उपर्युक्त समायोजन फार्म-7 में वर्ष 2011-12 के अनुमानों में दर्शाए जाने की आवश्यकता है।	₹ 1073.49 लाख का समायोजन और पिछले प्रशुल्क आदेश यथा उल्लिखित पूर्व अधिशेष पिछले प्रशुल्क आदेश के विरुद्ध दाखिल हमारी डब्ल्यू.पी. में हमारे दावों पर प्रिज्यूडिसी वि वर्ष 2011-12 से 14 के लिए फार्म-7 में दर्शाया गया है।
(ii).	फार्म-7 में वीएसपीएल द्वारा सुविचारित वर्ष 2013-14 के अनुमान केवल नौ महीनों के लिए हैं। इसे प्रशुल्क आदेश में यथा सुविचारित पूर्ण वर्ष के लिए अनुमानों से बदला जा सकता है क्योंकि वर्ष 2013-14 पहले ही समाप्त हो चुका है। परिणामस्वरूप, वर्ष 2013-14 के वास्तविक आंकड़े भी	सुझावानुसार वास्तविकताओं से अद्यतन किया गया है।

	लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित पूर्ण वर्ष के वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन भी करें जैसाकि हमारे पूर्व प्रश्न में बताया गया है।	
(iii).	वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रु० 30.74 लाख पर लागत विवरण में प्रेषित प्राथमिक और अपफ्रंट शुल्क वीएसपीएल एवं प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रशुल्क संशोधन में सुविचारित रु० 33.10 लाख के आंकड़ों से मेल नहीं खाता है। अन्तर का समाधान करें।	इस वर्ष के लिए कुल प्राथमिक और अपफ्रंट शुल्क राइट ऑफ रु० 33.10 लाख है, जिसमें रु० 30.78 लाख का अपफ्रंट शुल्क राइट ऑफ और रु० 2.32 लाख का प्राथमिक व्यय रिटन ऑफ शामिल है। प्राथमिक और अपफ्रंट शुल्क के प्रभाजन पर विवरण परिशिष्ट-2 रूप में भेजा गया है। तदनुसार लागत विवरण अद्यतन किए गए हैं।
(iv).	अनुबंध-VI, जिसमें वीएसपीएल ने 1 अप्रैल 2011 से मई 2013 अवधि के लिए वीएसपीएल द्वारा सेल को ऑफर की गई छूट के बारे में भेजे हैं, की टिप्पणी 4 के संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट किए जाने की जरूरत है:-	
(क).	वीएसपीएल ने कहा है कि एकीकृत टर्मिनल सेवा प्रभार (आईटीएससी) उपलब्ध करवाने के लिए इसके द्वारा सेल के साथ किए गए अल्पावधि करार (एसटीए) के अनुसार सेल से संग्रहीत औसत दर रु० 175 प्रति टन है। जबकि पट्टा किराये के बारे में उनके द्वारा दिए गए संदर्भों में से एक पर सेल द्वारा अप्रेषित एसटीए दर्शाता है कि एसटीए में दोनों पक्षों के बीच सहमत आईटीएससी दर रु० 167/टन है। यह वीएसपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 13 सितम्बर 2013 में भी यही आंकड़ा उल्लिखित किया गया था। यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे वीएसपीएल द्वारा अब दी गई आईटीएससी दर भिन्न है।	पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान, मै० स्टील अथॉरिटी आईएल ने परिशिष्ट 3क में विस्तार से दिए गए अनुसार दरे संशोधित की हैं। सेल से प्राप्त संशोधित पत्र परिशिष्ट 3ख रूप में संलग्न किए गए हैं। अन्य शब्दों में, आरंभिक आईटीएससी दर रु० 167/टन थी जोकि करार के अनुसार लागू वृद्धि के अधीन है। एसटीए अवधि के लिए औसत आईटीएससी दर रु० 175 प्रति टन है।
(ख).	उपर्युक्त स्थिति के बावजूद, क्योंकि आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 में वीएसपीएल के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क वीएसपीएल तथा वीपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार (एलए) के अनुसार वीपीटी के ईक्व्यू-8 और ईक्व्यू-9 बर्थ के प्रचालन और अनुसंधान के लिए है और वीएसपीएल तथा सेल के बीच हुए एसटीए का अनुसरण करने पर, खंड 5.33 और 5.34 से यह देखा गया है कि यह जीसीवी, एनओएम में बाज प्रचालन और वीपीटी द्वारा नामित अन्य स्थान पर वीएसपीएल द्वारा स्टीवडोरिंग प्रचालन कर रहा है। इसके अलावा वीएसपीएल को पृष्ठांकित प्रति के साथ उनके संदर्भों में से एक पर सेल को भेजे गए हमारे पत्र सं. टीएएमपी/34/2003-विविध दिनांक 18 मार्च 2004 का समाहार पैरा संदर्भित किया गया है कि रु० 167 प्रति टन की एकीकृत टर्मिनल सेवा प्रभार (आईटीएससी) के घटक वीएसपीएल और सेल के बीच परस्पर सहमति से मार्च 2008 के अल्पावधि करार पर आधारित बताया गया है, सामग्री प्रहस्तन प्रणाली के लिए दर निर्धारित करते हुए मार्च 2009 के आदेश की अनुसूची 4.4 और आदेश दिनांक अक्टूबर 2011 की अनुसूची 4.5 में निर्धारित घटकों से मेल नहीं खाते हैं। अतः, जैसाकि मार्च 2004 के हमारे उक्त पत्र में बताया गया है, रु० 167/- की सहमत दर प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वीएसपीएल के दरमानों के परिदृश्य में नहीं आती है। ऐसी स्थिति में, एसटीए में दर के तुलना करने की प्रासंगिकता जिसमें सेवाएं प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर के साथ वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को दिए गए लाइसेंस की सेवा के परिदृश्य से बाहर सेवाएं आती हैं, स्पष्ट नहीं है।	वीएसपीएल के ईक्व्यू-8 बर्थ के लिए निष्पादित सेवाएं जिसके लिए रु० 167/टन की दर एसटीए के अधीन निर्धारित की गई थी, सामग्री प्रहस्तन प्रणाली के लिए प्रभारों के अधीन टीएएमपी द्वारा निर्धारित दरमानों के परिदृश्य के अधीन आता है। जैसाकि उनके पत्र दिनांक 18 मार्च 2014 के प्रत्युत्तर में प्राधिकारियों से निवेदन किया गया था, रु० 167/टन की दर हमारे दरमान में निर्धारित बीएमएचएस हेतु प्रभारों के लिए छूट दर है।
(v).	अनुबंध-VIII अर्थात् प्रपत्र VII के लिए अनुबंध:	
(क).	टिप्पणी II (2011-12) और टिप्पणी VI (2012-13):	सुझाव अनुसार अद्यतन किया गया है।

	सेल और वीएसपीएल के बीच द्विपक्षीय समझौते से प्रकट सेल के पेनामेक्स पोत के प्रहस्तन के लिए उतराई दरों में कमी के लिए प्रतिवेदित व्यय पूर्व अवधि विश्लेषण और पिछले प्रशुल्क आदेश में 2011-12 से 2013-14 के अनुमानों में भी स्वीकृत नहीं किया गया था। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2011-12 में रु 126 लाख और वर्ष 2012-13 में रु 112 लाख और 2013-14 वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित व्यय यदि कोई हो, समान खाते पर वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित व्यय अनुमानों के साथ तरह-तरह की तुलना के लिए अलग रखा जाना चाहिए। यह भी पुष्टि करें कि वर्ष 2014-15 से 2015-16 के अनुमानों में व्यय की इस मद को नहीं लिया गया है।	अगले प्रशुल्क चक्र में इस खाते पर कोई अनुमान नहीं लगाए गए हैं। (इस खाते पर व्यय वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमशः रु 126, रु 112.95 और रु 87.74 लाख है।)
(ख)	वीएसपीएल द्वारा टिप्पणी-VI (2012-13) में कही गई बातों में से एक यह है कि रु 59 लाख मनमाने तरीके से वीपीटी द्वारा संग्रहीत वैगन नुकसान के लिए वर्ष 2012-13 में वास्तविक व्यय में शामिल किया गया है। वीएसपीएल औचित्य बताए कि कैसे वीएसपीएल द्वारा प्रोद्भूत नुकसान के लिए प्रभार वीएसपीएल द्वारा वीपीटी को वैगन नुकसानों की अदायगी करने की अपेक्षा वाली परिस्थितियों के बारे में नक्षिप्त नोट के साथ प्रशुल्क समीक्षा/निर्धारण कार्यवाही में व्यय की एक मद हो सकती है।	वीपीटी बिना किसी आधार अथवा साक्ष्य के वैगन नुकसानों के लिए मनमाने तरीके से वसूली करता रहा है कि वैगन हमारे टर्मिनल में लदाई करते समय क्षतिग्रस्त हुई थीं। दावाकृत अधिकांश वैगन क्षति बीएमएचएस से अभियांत्रिकी रूप से लदाई किए गए कार्गो से संबंधित था जो वैगन नुकसान हुआ ही नहीं होता था। हालांकि टीएमपी ने अपने आदेश दिनांक 28 सितम्बर 2012 में समीक्षा के बाद, निर्णय दिया था कि वैगन क्षति प्रभार प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं किए जाते हैं क्योंकि यह रेलवे द्वारा निर्धारित प्रशुल्क के अनुसार संग्रहीत किया जाता है। इस संबंध में वीपीटी के लिए हमारी आपत्तियां और दावे परिशिष्ट-4 रूप में प्रेषित किए गए हैं। चूंकि यह व्यय हमारे सामान्य प्रचालनों में प्रोद्भूत किया गया है और हमारे प्रचालनों के लिए संयोगिक हो गया है, इसलिए इसे व्यय की मद के रूप में स्वीकृत किए जाने का अनुरोध है।
(vi)	प्राधिकरण ने लागत विवरण में प्रदर्शित अनुमानित अधिशेष स्थिति के आधार पर पिछले प्रशुल्क आदेश में उस समय मौजूदा 100 एचएमसी के मौजूदा किराया प्रभार रु 72.75/टन से कम करके रु 36.70/टन कर दिया था। वीएसपीएल ने आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय में एमएचसी के किराया प्रभार में की गई कटौती को चुनौती देते हुए रिट याचिका सं. 2011 का 33402 दाखिल किया था। माननीय उच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 22 दिसम्बर 2011 द्वारा रिट याचिका का निपटान लंबित रखते हुए रु 72.75 प्रति टन की पूर्व-संशोधित दर वसूल करने के लिए वीएसपीएल को अनुमति देते हुए अंतरिम राहत दी थी। इस संबंध में वीएसपीएल निम्नलिखित सूचना भेजे:-	
(क)	वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक राजस्व में 100 टन एचएमसी के लिए वीएसपीएल द्वारा लागू की गई किराया प्रभार की दर दर्शाएं।	प्रतिस्पर्धा और टीएमपी द्वारा वीपीटी में दो एचएमसी के लिए निर्धारित कम दर की वजह से हम न्यायालय से अंतरिम राहत के बावजूद रु 72.75/टन की दर वसूल करने में असमर्थ रहे हैं।
(ख)	अनुसूची 4.5 में बीएमएचएस के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित इकाई दर रु 161.70 प्रति टन है जिसमें रु 36.70 प्रति टन की एचएमसी दर भी शामिल है। बीएमएचएस में एकीकृत टर्मिनल सेवा प्राप्त करने के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित समेकित दर रु 152.70 प्रति टन है। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए बीएमएचएस में कार्गो प्रहस्तन के लिए वीएसपीएल द्वारा वसूल की गई इकाई दर दर्शाएं।	वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए बीएमएचएस के माध्यम से कार्गो प्रहस्तन के लिए वसूल की गई इकाई दर केवल रु 36.70/टन है।
(ग)	माननीय उच्च न्यायालय द्वारा प्रदत्त अंतरिम राहत के	(क). 15-12-2011 से 31-03-2014 तक टीएमपी के

आधार पर वीएसपीएल द्वारा संग्रहीत दर पर वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए इसके द्वारा प्रहस्तित यातायात के लिए एचएमसी से संग्रहीत राजस्व का विस्तृत परिकलन भेजे। पिछले प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमोदित रु0 36.70/टन की दर पर समान गणना भी भेजे।

अनुसार एचएमसी की तैनाती के लिए संग्रहीत और वसूलीयोग्य राजस्व दर्शाता विवरण इसके पत्र दिनांक 7 जनवरी 2015 द्वारा अनुबंध-5 में दिया गया है जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

वर्ष	संग्रहीत राजस्व	संग्रहणयोग्य राजस्व	टीएमपी दर के अनुसार संग्रहीत अधिकता
2011-12 (15.11.2011 से)	34,086,690	29,650,946	4,435,744
2012-13	127,779,904	110,812,873	16,967,031
2013-14	138,256,882	118,400,872	19,856,011
जोड़	300,123,476	258,864,691	41,258,786

(ख). वीएसपीएल ने अपने ईमेल दिनांक 18 मार्च 2015 द्वारा एचएमसी तैनाती से संग्रहीत और टीएमपी के अनुसार संग्रहणीय राजस्व की संशोधित गणना भेजी है:

वर्ष	संग्रहीत राजस्व	संग्रहणयोग्य राजस्व	टीएमपी दर के अनुसार संग्रहीत अधिकता
2011-12 (15.11.2011 से)	22,018,254	17,582,510	4,435,744
2012-13	82,924,841	65,957,810	16,967,031
2013-14	90,609,219	70,753,209	19,856,011
जोड़	195,552,314	154,293,529	41,258,786

(घ). माननीय उच्च न्यायालय द्वारा प्रदत्त अंतरिम राहत भी वीएसपीएल से यह अपेक्षा करती है कि रु0 36.70 प्रति टन के प्रशुल्क से अधिक वीएसपीएल द्वारा आबंटित राशि के प्रत्येक लेनदेन का लेखा व्यवस्थित किया जाए। वीएसपीएल यह भी पुष्टि करे कि उपर्युक्त प्रश्न (ख) में मांगे गए राजस्व आंकड़ों में अन्तर माननीय उच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुसार वीएसपीएल द्वारा व्यवस्थित किए जाने वाले पृथक खाते से मेल खाता है।

माननीय उच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुसार, हम 15 नवम्बर 2011 से आगे पृथक बिल-वार खाता व्यवस्थित कर रहे हैं।

(vii). यदि 2011-12 से 2013-14 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आय स्वीकृत छूट का निवल है तो इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क के अधिकतम स्तर पर वसूलीयोग्य राजस्व बताएं। वास्तविक प्रहस्तित यातायात के आधार पर और वीएसपीएल के दरमानों में अनुमोदित दरें लागू करते हुए वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए आय की विस्तृत गणना भेजे।

माननीय आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित हमारी रिट याचिका में हमारे दावों पर प्रिज्यूडाइस के बिना अपेक्षित ब्योरे परिशिष्ट 6 में दिए गए हैं। वैसे यह मुद्दा विवादाधीन है। वीएसपीएल ने 2011-2014 अवधि के दौरान ग्राहक को आफर की गई छूट के ब्योरे अपने पत्र दिनांक 7 जनवरी 2015 द्वारा भेजे हैं जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	Total
सेल को ऑफर की गई छूट	59,540,301	53,488,837	69,446,878	182,476,017
ग्राहकों (सो सेल से इतर) को ऑफर की गई छूट	6,749,261	6,904,061	6,185,413	19,838,734
	66,289,562	60,392,898	75,632,291	202,314,751

(viii). पूर्व अवधि 2011-12 तथा 2012-13 के लिए वीएसपीएल द्वारा सुविचारित आय में अनुसूची 2.16 "अन्य प्रचालन राजस्व" में वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वर्ष 2011-12 में रु0 75.70 लाख और वर्ष 2012-13 में रु0 78.28 लाख की विविध आय शामिल है। इस विविध राजस्व आय की प्रकृति स्पष्ट करें और यह पुष्टि करें कि क्या वीएसपीएल द्वारा ईक्यू-8 और ईक्यू-9 बर्थों में प्रदत्त प्रचालनों से संबंधित है। स्पष्ट करें कि क्या वर्ष 2014-15 से 2016-17 के अनुमानों में आय अनुमानों में इस मद को भी लिया गया है।

वित्तीय वर्ष 2011-12 में रु0 75.50 लाख में बाह्य हारबर में फ्लोटिंग क्रैन के लिए पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए रु0 60 लाख, परेषण अर्जनों के लिए रु0 5,50,874 और ताजे पानी की आपूर्ति प्रभारों के लेखा पर रु0 10,18,955 शामिल हैं।

वित्तीय वर्ष 2012-13 में रु0 78.28 लाख में बाह्य हारबर में फ्लोटिंग क्रैन के लिए पर्यवेक्षण प्रभारों संबंधी रु0 60 लाख और परेषण अर्जनों तथा अन्य विविध आय के शेष के लिए रु0 14,29,073/- शामिल है।

		<p>चूंकि ₹ 60 लाख का राजस्व बाह्य हारबर से अर्जित किया गया है, इसलिए इसे अलग रखा गया है। इसी तरह, ग्राहकों के साथ वैयक्तिक करार के अनुसार परेषण अर्जन वित्तीय वर्ष 2011-12 तथा वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए प्रतिबद्ध उत्तराई में कमी के लिए तदनुसूची जुर्माना के प्रतिरोध के अनुसार अलग रखे गए हैं।</p> <p>यह स्पष्ट किया गया है कि हमने वित्तीय वर्ष 2014 से 17 के लिए उपर्युक्त में से कोई भी अनुमानित नहीं किया है।</p>
(ix).	<p>पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, प्राधिकरण ने पैरा 11(iii)(घ)(xi) में निर्णय दिया है कि चैनल/बर्थ करने और वर्ष 2009-10 में निकर्षित किए जाने के लिए प्रोद्भूत ₹ 16.08 करोड़ का व्यय लाइसेंस करार के प्रावधान के अनुसार नहीं है और इसलिए इसे अलग रखा गया है। वर्ष 2009-10 से 2013-14 के लिए मूल्यहास में तदनुसूची समायोजन भी किया गया था। वीएसपीएल पिछले प्रशुल्क आदेश में लिए गए निर्णयानुसार मूल्यहास में तदनुसूची समायोजन के साथ वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानों एवं वर्ष 2011-12 से 2013-14 में कैपिटल निकर्षण से संबंधित निवल अचल परिसंपत्तियों को अलग करे।</p>	<p>इस मुद्दे को निम्नलिखित आधारों पर उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित रिट अपील में चुनौती दी गई है:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ₹ 16.08 करोड़ का कंपेक्स वीपीटी के साथ हमारे लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.3(iv) के अनुसार है जिसमें विनिर्दिष्ट किया गया है कि वीपीटी और वीएसपीएल लाइसेंस करार के उद्देश्य को पूरा करने के लिए परस्पर सहयोग करेंगे ताकि वीएसपीएल की परियोजना सुविधाओं का सर्वोत्तम उपयोग करके उच्च थ्रुपुट कार्यनिष्पादन अर्जित किया जा सके। 2. उक्त कंपेक्स ने प्रवेश चैनल को चौड़ा करने में सुविधा प्रदान की है जो न केवल वीएसपीएल के आंतरिक हारबर बर्थों अपितु वीपीटी के बर्थों में भी पेनामेक्स पोतों के प्रवेश हेतु रास्ता तैयार करता है। यह प्रशुल्क आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के पैरा 8.3(6) में यथा प्रतिवेदित टीएमपी को वीपीटी द्वारा भी अभिपुष्टि की गई है। 3. इस कंपेक्स ने आंतरिक हारबर बर्थों में पेनामेक्स पोतों के सीधे प्रवेश द्वारा उपयोक्ताओं को प्रचालन लागत में कटौती करने और वीपीटी तथा वीएसपीएल दोनों के लिए अतिरिक्त यातायात सृजित करने में सहायता की है। 4. इस कंपेक्स को अस्वीकृत करने के लिए एमओयू वापसी को कारण रूप में उद्धरित करना प्रासंगिक नहीं है और प्राधिकरण प्रशंसा कर सकते हैं कि यह व्यय प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंडों 2.9.5 तथा 2.9.6 के अधीन स्वीकृतयोग्य है जो कोई पूंजी व्यय स्वीकृत करने के लिए पात्रता शर्त निर्धारित करते हैं। <p>अतः हमारा निवेदन है कि मुद्दे का उद्देश्यपरक मत लेते हुए इसे स्वीकृत किया जाएगा। इसलिए, हमने सकल प्रखंड में कोई समायोजन नहीं किया है जैसाकि प्राधिकरण द्वारा सुझाव दिया गया है।</p>
(x).	<p>दिशानिर्देश सभी महापत्तन न्यासों को यह अधिकार देते हैं कि, यदि वे चाहें तो वाणिज्यिक विचार पर अपने विवेकाधिकार से दरों में कटौती कर सकते हैं। सेल से संबंधित अनुबंध-VI में दिए गए से इतर वीएसपीएल द्वारा ऐसी कटौती परिमाणित करें और वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए सूचीबद्ध करें। यातायात की वृद्धि पर प्रदत्त ऐसी रियायत का परिणामी प्रभाव भी मददार विश्लेषित करें।</p>	<p>परिशिष्ट 6 देखें।</p> <p>[वीएसपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 7 जनवरी 2015 द्वारा प्रेषित ब्योरे ऊपर क्र.सं. ख(1)(vii) पर तालिकाबद्ध किए गए हैं।]</p>
(xi).	<p>वीएसपीएल द्वारा प्रेषित समाधान विवरण से, यह देखा गया है कि सामान्य कार्गो बर्थ में प्रहस्तन गतिविधि से आय वर्ष 2011-12 में ₹ 26.81 करोड़, 2012-13 में ₹ 30.17 करोड़ और 2013-14 (छह माह) में ₹ 9.91 करोड़ को यह उद्धरित करते हुए लागत विवरण में दर्शाई गई प्रचालन</p>	

	आय से अलग किया गया है कि यह वीपीटी के सामान्य कार्गो बर्थ में कार्गो प्रहस्तन के लिए स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) के साथ हुए करार पर आधारित है। इसी तरह, वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित सामान्य कार्गो बर्थ में स्टीवडोरिंग प्रभारों से संबंधित व्यय के संदर्भ में समायोजन किया गया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:																					
(क).	समाधान विवरण में सुविचारित वर्ष 2011-12 में कार्गो प्रहस्तन आय रु 26.81 करोड़ अनुसूची 2.15 में वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़े रु 28.18 करोड़ से मेल नहीं खाता है क्योंकि कार्गो प्रहस्तन आय टर्मिनल के बाहर है। अन्तर का समाधान करें।	वित्तीय आंकड़ों के अनुसार यह केवल रु 26.81 करोड़ है। (कृपया वित्तीय वर्ष 2011-12 के वित्तीय आंकड़े देखें)। परन्तु वित्तीय वर्ष 2012-13 वित्तीय आंकड़ों के अनुसार, पिछले वर्ष की संख्याएं वीएसपीएल में कार्गो प्रहस्तन व्यय से अंतर-परिवर्तित हो गई हैं।																				
(ख).	सामान्य कार्गो बर्थ पर प्रहस्तित कार्गो से संबंधित वर्षवार आय तथा व्यय दर्शाते हुए पृथक विवरण भेजें।	वीपीटी के बाह्य हारबर बर्थ में प्रहस्तित कार्गो के लिए आय तथा व्यय दर्शाता विवरण परिशिष्ट 7 में दर्शाया गया है। उसका सार नीचे दिया गया है: <table><tr><th>वर्ष</th><th>प्रहस्तित टनभार</th><th>राजस्व</th><th>व्यय</th><th>अधिशेष</th></tr><tr><td>2011-12</td><td>2,389,988</td><td>268,119,899</td><td>261,979,285</td><td>6,140,614</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>2,197,676</td><td>301,698,908</td><td>291,591,960</td><td>10,106,948</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>519,176</td><td>128,771,906</td><td>100,448,214</td><td>28,323,692</td></tr></table>	वर्ष	प्रहस्तित टनभार	राजस्व	व्यय	अधिशेष	2011-12	2,389,988	268,119,899	261,979,285	6,140,614	2012-13	2,197,676	301,698,908	291,591,960	10,106,948	2013-14	519,176	128,771,906	100,448,214	28,323,692
वर्ष	प्रहस्तित टनभार	राजस्व	व्यय	अधिशेष																		
2011-12	2,389,988	268,119,899	261,979,285	6,140,614																		
2012-13	2,197,676	301,698,908	291,591,960	10,106,948																		
2013-14	519,176	128,771,906	100,448,214	28,323,692																		
(ग).	वीपीटी के सामान्य कार्गो बर्थ में सेल के कार्गो के प्रहस्तन के लिए तैनात की गई परिसंपत्तियां और लागत विवरण में इसका संव्यवहार तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वार्षिक लेखों में और 2014-15 से 2016-17 के भविष्य अनुमान दर्शाएं।	वीएसपीएल की कोई परिसंपत्तियां जीसीबी में तैनात नहीं की गई थीं और इसलिए लागत विवरणों में संव्यवहार नहीं किया गया है। 1-4-2013 से, वीजीसीबी ने बीओटी योजना के अधीन वाणिज्यिक प्रचालन शुरू किए थे। इसलिए, सेल पोतों से उत्तराई के लिए प्रभार सेल द्वारा सीधे वीजीसीबी को भुगतान किए गए थे।																				
(घ).	स्पष्ट करें कि क्या वीएसपीएल के सामान्य व्यय और सामान्य परिसंपत्तियां वीपीटी में वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो में प्रमाणित किए गए हैं तथा उसके ब्योरे भेजें, यदि कोई हों।	यह स्पष्ट किया जाता है कि वीएसपीएल के सामान्य व्यय तथा सामान्य परिसंपत्तियां वीएसपीएल द्वारा जीसीबी में प्रहस्तित कार्गो में प्रमाणित नहीं किए गए हैं।																				
(xii).	यह दर्शाने के लिए 2007-08 के बाद की अवधि अर्थात् 2008-09 से 2013-14 के लिए प्रत्येक आयकर निर्धारण आदेश की प्रति भेजे कि तकनीकी सेवा शुल्क आयकर प्राधिकारियों द्वारा व्यय रूप में स्वीकार किया गया है। आयकर निर्धारण प्रमाणपत्र के अभाव में, आयकर अधिनियम के अनुसार लेनदेन का 'आर्म्स लैथ' रिश्ता स्थापित करते हुए अपने सनदी लेखाकार से प्रमाणपत्र भेजे।	निर्धारण वर्ष 2009-10 के लिए निर्धारण आदेश परिशिष्ट 8 रूप में भेजा गया है।																				
(2).	यातायात:																					
(i).	जैसाकि पहले बताया गया है, लागत विवरणों को वर्ष 2013/14 के वास्तविक यातायात से अद्यतन करें। परिणामस्वरूप, अनुवर्ती वर्षों 2014-15 से 2016-17 के लिए कार्गो तथा पोत यातायात की 2013-14 के वास्तविक यातायात के आधार पर समीक्षा करें।	2013-14 के लिए वास्तविक यातायात के आधार पर 2014-15 से 2016-17 के लिए अद्यतित लागत विवरण और यातायात पूर्वानुमान भेजे गए हैं।																				
(ii).	विस्तृत घटक-वार यातायात विश्लेषण सहित ओर 2013-14 की तुलना में वृद्धि/कटौती के कारण दर्शाते हुए वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए यातायात पूर्वानुमानों हेतु आधार भेजें।	परिशिष्ट 9 में घटकवार यातायात पूर्वानुमान दिए गए हैं।																				
(iii).	चूंकि वर्ष 2013-14 के लिए यातायात पूर्ण वर्ष के लिए आंकड़े नहीं दर्शाता है, इसलिए 2012-13 यातायात से तुलना यहां दी गई है। प्रपत्र 2क में दिए गए 2012-13 के वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2014-15 के लिए पूर्वानुमानित यातायात स्टीम कोयला का यातायात 10.75 लाख टन से 10.00 लाख टन, उर्वरक 1.68 लाख टन से	वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए यातायात पूर्वानुमान अब 31-10-2014 को वास्तविकताओं के आधार पर अब संशोधित किए गए हैं जिसका कृपया प्राधिकारियों द्वारा अवलोकन किया जाए।																				

	0.50 लाख टन, जिप्सम 12.44 लाख टन से 12.00 लाख टन, मैगनीज अयस्क 8.89 लाख टन से 8.00 लाख टन और अन्य 2.19 लाख टन से 2 लाख टन कम करके दर्शाता है। इस प्रकार, दो कार्गो मर्दों अर्थात् लौह अयस्क और कोयला के सिवाय, वीएसपीएल ने सभी अन्य कार्गो मर्दों के कार्गो यातायात में कटौती का पूर्वानुमान लगाया है। वीएसपीएल 2012-13 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर इन कार्गो मर्दों के यातायात में कटौती का औचित्य बताएं।	
(ख)	वीएसपीएल जिप्सम/चूनापत्थर के यातायात में कटौती का पूर्वानुमान वर्ष 2014-15 में पूर्वानुमानित 12 लाख टन के स्थान पर 11 लाख टन और 11.55 लाख टन करने का औचित्य बताएं।	वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए यातायात पूर्वानुमान अब 31-10-2014 को वास्तविकताओं के आधार पर अब संशोधित किए गए हैं जिसका कृपया प्राधिकारियों द्वारा अवलोकन किया जाए।
(ग)	वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित बर्थ फ्रंट में केपिटल निकषण (रु0 3.20 करोड़), बर्थ का सुदृढीकरण (रु0 23.81 करोड़) और एक्विजम भूमि पर अतिरिक्त भंडारण का विकास (रु0 47.48 करोड़) के लिए वर्ष 2014-15 से 2016-17 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन के भददेनजर प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित अतिरिक्त यातायात दर्शाएं। पुष्टि करें और दर्शाएं कि इन अवधि के लिए यातायात अनुमान इस लेखा पर वीएसपीएल द्वारा निर्धारित अतिरिक्त यातायात मात्रा, यदि कोई हो, के प्रभाव को लेता है।	वर्ष 2014-15 से 2016-17 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों पर विधिवत् विचार करते हुए हमारे संशोधित प्रस्ताव में अतिरिक्त यातायात लागू किया गया है। तदनुसार, यह पुष्टि की गई है कि उपर्युक्त अवधियों के लिए यातायात अनुमान अतिरिक्त यातायात मात्रा के प्रभाव को लेती है।
(3)	क्षमता: सभी वर्षों 2014-15 से 2016-17 के लिए निर्धारित क्षमता 7.70 मिलियन टन प्रतिवर्ष के मौजूदा स्तर पर व्यवस्थित की गई है। वीएसपीएल वर्ष 2013-15 से 2016-17 के दौरान क्रमशः रु0 8.20 करोड़, रु0 23.81 करोड़ और रु0 47.48 करोड़ पर अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धनों के भददेनजर मौजूदा क्षमता में संभावित संवर्धन निर्धारण करे।	<ol style="list-style-type: none"> 1) 6.7 मिलियन टन (मी.ट.) की हमारी मौजूदा टर्मिनल क्षमता की दोबारा जांच की गई है और प्रस्तावित निवेशों को लेखा में लेते हुए पुनर्गणना की गई है। लागत विवरण तदनुसार संशोधित किए गए हैं। 2) यह निवेदन है कि 6.7 मी.ट. की मौजूदा निर्धारित क्षमता भंडारण क्षमता, संस्थापित क्षमता (ऊर्ध्वाकार स्थानांतरण) और निकासी क्षमता (क्षैतिज स्थानांतरण) के साथ देखा जाना चाहिए। उक्त 3 पद्धतियों के अधीन क्षमता गणनां परिशिष्ट-10 द्वारा भेजी गई हैं। 3) यह देखा जाए कि नीचे दी गई 3 पद्धतियों के अधीन हमारे टर्मिनल की क्षमता अतिरिक्त भूमि, हारबर क्रेन तथा वैगन अनलोडर के अभिग्रहण पर निवेश को लेखा में लेने के बाद परिगणित किए गए हैं। 4) भंडारण क्षमता: बीओटी लाइसेंस करार के अधीन वीएसपीएल को आबंटत बैकअप क्षेत्र की कुल सीमा 117800 वर्ग मीटर है जिसमें से अवसंरचना सुविधाएं 62577 वर्ग मीटर क्षेत्र में विकसित की गई हैं इस प्रकार कार्गो स्टेकिंग के लिए उपलब्ध शेष क्षेत्र केवल 55223 वर्ग मीटर है। भंडारण क्षमता उस सीमा पर परिगणित की जाती है जो 3.6 एमएमटी प्रतिवर्ष परिगणित होती है। एक्विजम पार्क में अतिरिक्त भूमि की भंडारण क्षमता 4.6 एमएमटी प्रतिवर्ष परिगणित होती है। <p>इस प्रकार, कुल भंडारण क्षमता 8.2 एमएमटी प्रति वर्ष परिगणित होती है।</p> <p>क). संस्थापित क्षमता: वीएसपीएल द्वारा तैनात किए गए उपस्कर के उपयोग के आधार पर संस्थापित क्षमता 9.01 एमएमटी प्रतिवर्ष परिगणित होता है।</p> <p>ख). निकासी क्षमता: बीएचएम और परंपरागत साधनों (डम्परों और पेलेटडरों) की निकासी क्षमता के आधार पर निर्धारित क्षमता 7.7 मिलियन मी.ट. प्रतिवर्ष परिगणित होता है।</p>

		तदनुसार हमारी टर्मिनल क्षमता उक्त तीन क्षमताओं के निम्नतर अर्थात् 7.7 मिलियन मी.ट. पर ली गई है।																																																																		
(4).	आय अनुमानन:																																																																			
(i).	पहले उल्लिखित कारणों से, वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2013-14 के लिए सभी आय अनुमान अद्यतन करें। परिणामस्वरूप, वर्ष 2014-15 तथा 2016-17 के लिए अनुमान भी 2013-14 की वास्तविकताओं के आधार पर संशोधित करें, यदि आवश्यक हो।	2013-14 के आय अनुमान 2013-14 के वास्तविकताओं से अद्यतन किए गए हैं और अनुवर्ती तीन वर्षों के अनुमान 2013/14 वास्तविकताओं के आधार पर यथा अपेक्षित संशोधित किए गए हैं।																																																																		
(ii).	आय अनुमानन की समीक्षा की जाए और यातायात अनुमानन की समीक्षा करने के लिए हमारी टिप्पणी के मद्देनजर संशोधन करें।	समीक्षित और संशोधित आय अनुमान भेजे गए हैं।																																																																		
(iii).	प्रस्ताव के साथ संलग्न अनुबंध-प् में, यह देखा गया है कि बीएमएचएस कार्गो से इतर कार्गो के लिए वर्ष 2014/15 से 2016-17 के लिए प्रचालन आय का अनुमान लगाने के लिए, वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि अनुमानित यातायात का 100 प्रतिशत स्टीवडोरिंग सेवा प्राप्त करेगा, यातायात का 84 प्रतिशत एचएमसी सेवा प्राप्त करेगा और कार्गो का 67 प्रतिशत तट प्रहस्तन सेवा तथा भंडारण सुविधा प्राप्त करेगा, कार्गो का 50 प्रतिशत भारतोलन सेवा प्राप्त करेगा और कार्गो का 67 प्रतिशत रेलवे साइडिंग अनुरक्षण के लिए अदायगी करेगा। बीएमएचएस कार्गो से इतर कार्गो द्वारा विभिन्न सेवाएं प्राप्त करने के लिए उपर्युक्त प्रतिशतों में पहुंचने का आधार स्पष्ट करें तथा कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी से औचित्य बताएं जो 2011-12 से 2013-14 तक पिछले तीन वर्षों में इन सेवाओं में से प्रत्येक सेवा वास्तव में अर्जित होगी।	<p>(i). वर्ष 2011 से 2014 के लिए बीएमएच के साथ कार्गो प्राप्ति सेवाओं के टनभार, पोत गियर के साथ स्टीवडोरिंग, एचएमसी के साथ स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन सेवाओं के साथ स्टीवडोरिंग के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <table><tr><th>वि.व.</th><th>प्रहस्तित कुल मात्रा (बीएमएचएस अतिरिक्त)</th><th colspan="4">निम्न के साथ प्रहस्तित कार्गो</th></tr><tr><th></th><th></th><th>एचएमसी</th><th>एचएमसी + तट</th><th>पोत गियर</th><th>पोत गियर + तट</th></tr><tr><th></th><th></th><th>(क)</th><th>(ख)</th><th>(ग)</th><th>(घ)</th></tr><tr><td>2011-2012</td><td>3,004,611</td><td>1,028,621</td><td>1,679,519</td><td>136,698</td><td>159,773</td></tr><tr><td>2012-2013</td><td>3,544,344</td><td>932,080</td><td>1,882,936</td><td>287,045</td><td>442,283</td></tr><tr><td>2013-2014</td><td>3,446,135</td><td>1,096,862</td><td>1,503,534</td><td>326,978</td><td>518,761</td></tr><tr><td></td><td>9,995,090</td><td>3,057,564</td><td>5,065,988</td><td>750,721</td><td>1,120,817</td></tr><tr><td>% कार्गो</td><td></td><td>30.59</td><td>50.68</td><td>7.51</td><td>11.21</td></tr><tr><td>% एचएमसी-क+ख</td><td></td><td></td><td>81</td><td></td><td></td></tr><tr><td>तट का %</td><td></td><td></td><td>62</td><td></td><td></td></tr><tr><td>प्रहस्तन: ख+घ</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> <p>मै0 वेस्ट एशिया मेरीटाइम लिमिटेड से किराये पर ली गई क्रेन अगस्त 2012 के दौरान आग दुर्घटना में जल गया था। इसलिए, अगस्त 2012 से जनवरी 2013 तक केवल दो एचएमसी उपलब्ध थीं। जनवरी 2013 से मै0 ईटीए पोर्ट्स लिमिटेड दो क्रेन किराये पर ली गई थीं। इन ईटीए क्रेनों में से एक दोबारा अक्टूबर 2013 में आग दुर्घटना में नष्ट हो गई थी और यह अक्टूबर 2014 तक उपलब्ध नहीं थी। इसलिए, एचएमसी सेवाएं प्राप्त करने वाली वास्तविक यातायात मात्रा 2011-14 अवधि के दौरान 81 प्रतिशत पर थी। इसलिए हमने भविष्य वर्षों के लिए 84 प्रतिशत पर एचएमसी सेवाएं प्राप्त करते हुए यातायात मात्रा का पूर्वानुमान लगाया है। ग्राहकों द्वारा प्राप्त की गई वास्तविक तट प्रहस्तन सेवाओं के आधार पर और पूर्वानुमानित यातायात वृद्धि के मद्देनजर, यह अनुमान लगाया गया है कि कार्गो का 67 प्रतिशत तट प्रहस्तन और रेलवे साइडिंग तथा अनुरक्षण प्राप्त करेगा। चूंकि भारतोलन सेवाएं वैकल्पिक हैं, यह अनुमान लगाया गया है कि ग्राहकों का 50 प्रतिशत इस सेवा को प्राप्त करेंगे।</p> <p>वीएसपीएल ने अपने ईमेल दिनांक 1 अप्रैल 2015 द्वारा मोबाइल क्रेन किराये पर लेने के लिए मै0 ईटीए पोर्ट ऑपरेशन्स के साथ किए गए करार दिनांक 17 जनवरी 2013 की प्रति भेजी है।</p> <p>(ii). वीएसपीएल ने अपने ईमेल दिनांक 28 अप्रैल 2015 द्वारा स्पष्ट किया है कि एचएमसी का प्रतिशत विकास निम्नवत्</p>	वि.व.	प्रहस्तित कुल मात्रा (बीएमएचएस अतिरिक्त)	निम्न के साथ प्रहस्तित कार्गो						एचएमसी	एचएमसी + तट	पोत गियर	पोत गियर + तट			(क)	(ख)	(ग)	(घ)	2011-2012	3,004,611	1,028,621	1,679,519	136,698	159,773	2012-2013	3,544,344	932,080	1,882,936	287,045	442,283	2013-2014	3,446,135	1,096,862	1,503,534	326,978	518,761		9,995,090	3,057,564	5,065,988	750,721	1,120,817	% कार्गो		30.59	50.68	7.51	11.21	% एचएमसी-क+ख			81			तट का %			62			प्रहस्तन: ख+घ					
वि.व.	प्रहस्तित कुल मात्रा (बीएमएचएस अतिरिक्त)	निम्न के साथ प्रहस्तित कार्गो																																																																		
		एचएमसी	एचएमसी + तट	पोत गियर	पोत गियर + तट																																																															
		(क)	(ख)	(ग)	(घ)																																																															
2011-2012	3,004,611	1,028,621	1,679,519	136,698	159,773																																																															
2012-2013	3,544,344	932,080	1,882,936	287,045	442,283																																																															
2013-2014	3,446,135	1,096,862	1,503,534	326,978	518,761																																																															
	9,995,090	3,057,564	5,065,988	750,721	1,120,817																																																															
% कार्गो		30.59	50.68	7.51	11.21																																																															
% एचएमसी-क+ख			81																																																																	
तट का %			62																																																																	
प्रहस्तन: ख+घ																																																																				

		<p>है:-</p> <p>(क). बीएमएच के इतर एचएमसी तैनाती 84 प्रतिशत है।</p> <p>(ख). बीएमएच सहित समग्र तैनाती 89 प्रतिशत है।</p> <p>ईंधन के लिए व्यय 89 प्रतिशत की बजाय 84 प्रतिशत सही किया जा सकता है क्योंकि हम बीएमएच परिचालनों के लिए एचएमसी तैनाती हेतु 100 प्रतिशत ईंधन पहले ही पूर्वानुमानित कर चुके हैं।</p> <p>किराये पर ली गई क्रेन प्रतिशत के संबंध में, समग्र मात्रा पर 89 प्रतिशत सही है। समग्र मात्रा पर 89 प्रतिशत किराये पर ली गई क्रेन के ईंधन का ऐसा परावर्तन औचित्यपरक है। उपर्युक्त के मद्देनजर, तदनुसार, वीएसपीएल ने लागत विवरण संशोधित करने का अनुरोध किया है।</p>
(iv).	वर्ष 2016-17 के लिए, वीएसपीएल ने उक्त कार्गो के 33 प्रतिशत का अनुमान लगाते हुए अतिरिक्त भूमि के लिए बीएमएचएस कार्गो से इतर कार्गो के लिए प्लॉट किराये का अनुमान लगाया है जो एक्जिम में भंडारण सुविधा प्राप्त करेगा। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-	
(क)	राजस्व का अनुमान लगाने के लिए उक्त प्रतिशतता पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।	तट प्रहस्तन का 67 प्रतिशत उस प्लॉट के लिए अनुमानित किया गया है जिसके प्लॉट किराये पहले से अनुमानित किए गए हैं। इसलिए, यह अनुमान लगाया गया है कि शेष 33 प्रतिशत कार्गो एक्जिम पार्क में भंडारण प्राप्त करेगा।
(ख)	प्लॉट किराये के राजस्व अनुमानन से, यह दिखाई देता है कि वर्ष 2016-17 से बीएमएचएस कार्गो से इतर कार्गो का 100 प्रतिशत निर्धारित निशुल्क अवधि के बाद भंडारण सुविधा प्राप्त करेगा अर्थात् कार्गो का 67 प्रतिशत मौजूदा भंडारण सुविधा प्राप्त करेगा और कार्गो का 33 प्रतिशत अतिरिक्त भूमि पर भंडारण प्राप्त करेगा। पुष्टि करें कि क्या उपर्युक्त समझ सही है।	हाँ, सही है।
(ग)	वीएसपीएल के मौजूदा दरमान एक्जिम पार्क में विकसित की जाने वाली अतिरिक्त भूमि के लिए भंडारण किराया निर्धारित नहीं किया गया है। सभी कार्गो के लिए एकसमान रूप से ₹0 15/टन प्रतिमाह पर राजस्व का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें और यह भी स्पष्ट करें कि कैसे अतिरिक्त भूमि से अनुमानित राजस्व वीएसपीएल के लिए अनुमोदित मौजूदा दरमानों के अनुसार है।	अधिकांश कार्गो का विराम समय 30 दिन है और इसलिए भंडारण प्रभारों के लिए मौजूदा दरमानों के अनुसार एक्जिम पार्क में स्टोक किए गए कार्गो के लिए एक माह किराया (अर्थात् प्रथम पखवाड़े के लिए ₹0 6 प्रति मी.ट. और दूसरे पखवाड़े के लिए ₹0 9 प्रति मी.ट.) है।
(घ)	प्रस्तावित दरमान में एक्जिम पार्क के भंडारण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करें।	एक्जिम पार्क विकास 2016-17 की दूरी छमाही तक पूरा किया जाना है। वैसे, इस प्रशुल्क चक्र में प्लॉट किराया आय महत्वपूर्ण नहीं है। इसलिए हमने एक्जिम पार्क के लिए वीएसपीएल के मौजूदा दरमान संग्रहीत करने का प्रस्ताव किया है। भूमि नीति के अनुसार ई-नीलामी के अधीन वीपीटी द्वारा निर्धारित किए जाने वाले प्लॉट किरायों के आधार पर हम एक्जिम पार्क में भंडारण के लिए अगले प्रशुल्क चक्र में हमारे भंडारण प्रभारों को संशोधित करने पर विचार करेगा।
(ङ)	प्रस्ताव (अनुबंध-प्प) की सॉफ्ट प्रति से, यह देखा गया है कि अतिरिक्त भूमि से प्लॉट किराया आय का अनुमान लगाने के लिए, मौजूदा दरों पर राजस्व का अनुमान लगाने के समय 2 का विभाजक कारक सुविचारित किया गया है। 2 का विभाजक कारक लागू करने के लिए कारण और औचित्य स्पष्ट करें।	यह संशोधित प्रस्ताव में सही किया गया है।
(च)	अनुबंध-III में, मौजूदा प्रशुल्क पर (अतिरिक्त भूमि से इतर) प्लॉट किराये से आय वर्ष 2014-15, 2015-16 तथा 2016-17 के लिए मौजूदा दरों पर क्रमशः ₹0 5.83 करोड़,	सलाह अनुसार जरूरी शोधन किया गया है।

	<p>रु० 5.89 करोड़ और रु० 7.27 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। तथापि, प्रस्तावित दर पर प्लॉट किराये से आय कम करके क्रमशः रु० 4.51 करोड़, रु० 4.59 करोड़ तथा रु० 4.58 करोड़ किया गया है जबकि वीएसपीएल द्वारा भंडारण प्रभार में कटौती नहीं की गई है और वर्तमान दरों में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। देखी गई अस्थिरता के मद्देनजर जांच करें तथा जरूरी शोधन करें।</p>	
(vi).	<p>वीएसपीएल ने अनुबंध-VI की टिप्पणी 5 में अनुरोध किया है कि सेल के साथ द्विपक्षीय करार के अनुसार सेल को इसके द्वारा ऑफर की गई अनुमानित छूट रु० 19.27 करोड़ कल्पित आय आय अनुमानों में सुविचारित नहीं की जानी चाहिए। इस संबंध में, वीएसपीएल स्पष्ट करे कि कैसे छूट ऑफर करने हेतु टर्मिनल का वाणिज्यिक निर्णय प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही की लागत जमा पद्धति में सुविचारित किया जा सकता है।</p>	<p>(क). जैसाकि हमारे पिछले प्रशुल्क प्रस्ताव में निवेदन किया गया था, विजाग पत्तन में पेनामेक्स पोतों के माध्यम से कोकिंग कोयले का लगभग 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्यात करने वाला सेल एकमात्र प्रमुख ग्राहक है। अभियंत्रित प्रहस्तन प्रणाली के साथ हमारा ईक्यू-8 बर्थ 31 जनवरी 2005 को किए गए 30 वर्ष के दीर्घावधि करार के मद्देनजर सेल की आवश्यकता के लिए कस्टमाइज किया गया है। तथापि, वीपीटी द्वारा नेविगेशन चैनलों को गहरा करने का कार्य पूरा नहीं होने की वजह से उक्त करार लंबित रखा गया है और वर्तमान में वीएसपीएल सेल को स्वीकार्य शर्तों पर सेल के साथ सहमति व्यक्त करते हुए सेल को बनाए रखने में समर्थ है। अन्यथा, ईक्यू-8 की परियोजना सुविधाएं व्यापक तौर पर कम उपयोग की जाएगी। तदनुसार, सेल को छूट अथवा उच्चतर रियायतें देना वीएसपीएल का विवेकाधिकार या वाणिज्यिक निर्णय नहीं है। परियोजना सुविधाओं के कम उपयोग से बचने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के अधीन ऐसी भिन्न प्रशुल्क योजना स्वीकृत की गई है।</p> <p>(ख). यह हमारा सुविचारित निवेदन है कि प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.16.1 जिसमें कहा गया है कि दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं और रियायतें/छूट निम्नतम स्तर हैं जो रोक नहीं लगाती हैं कि ऐसी छूट/रियायतें प्रशुल्क निर्धारण के दौरान वास्तविक आय की गणना के लिए मान्य नहीं की जाएगी।</p> <p>(ग). खंड 4.4 अतिरिक्त कार्गो को आकर्षित करने के मद्देनजर अधिक कार्यनिष्पादन को प्रेरित करने के लिए स्लाइडिंग दरमान अंगीकृत करते हुए छूट और रियायतें स्वीकृत करने की अनुमति प्रदान करता है। जैसाकि ऊपर बताया गया है, सेल थोक कार्गो ग्राहक है जिसे छूटों से आकर्षित किया जाना है और सेल को रियायत देने की यह योजना वीएसपीएल में एक मिलियन टन प्रतिवर्ष प्रहस्तन करने की इच्छा रखने वाले सभी थोक मात्रा ग्राहकों के लिए बिना किसी भेदभाव के वीएसपीएल द्वारा विस्तारित की जाएगी।</p> <p>(घ). तथापि, पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान प्राधिकारियों का मानना था कि विभिन्न प्रशुल्क मामलों में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, केवल अनुमोदित दरमानों के अनुसार वसूलीयोग्य राजस्व पर ही विचार किया जा सकता है और लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आय में ली गई रियायतों/छूटों पर विचार नहीं किया गया है।</p> <p>(ङ). यह निवेदन है कि खंड 2.13 के अनुसार, वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन विश्वास किए गए पूर्वानुमानों और + अथवा - 20 प्रतिशत की निष्पादन भिन्नता के संदर्भ में प्रशुल्क चक्र की समाप्ति पर समीक्षा की जानी होती है, समायोजित किया जाएगा। ऐसा करते समय, पहले से प्रोदभूत लाभ/हानि का 50 प्रतिशत प्रशुल्क संशोधित करने के समय समायोजित किया</p>

		<p>जाएगा। वास्तव में संग्रहीत प्रशुल्क की बजाय प्रहस्तित वास्तविक मात्रा के लिए अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर वास्तविक आय के परिकलन से केवल कल्पित लाभ होगा और कोई लाभ प्रोदभूत नहीं होगा। अन्य शब्दों में, यह खंड केवल समायोजन परिकल्पित करता है यदि पत्तन परिचालक को वास्तविक लाभ प्रोदभूत होता है और लाभ केवल वास्तव में संग्रहीत आय पर ही प्रोदभूत किया जा सकता है।</p> <p>(च). प्राधिकारियों के विशिष्ट प्रश्न पर कि कैसे छूट प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही की लागत जमा पद्धति में सुविचारित की जा सकती है, यह निवेदन किया गया है कि कोई ऐसा मामला नहीं होगा यदि प्राधिकारी प्रपत्र 3क में हमारी लागत विवरणों में यथा दिए गए परिचालनों की लागत और स्वीकार्य 16 प्रतिशत आरओसीई पर विचार करते हैं और पिछले अधिशेष पर पहुंचने के लिए पूर्व प्रशुल्क चक्र में अर्जित वास्तविक राजस्व के साथ तुलना करते हुए अधिशेष पर पहुंचते हैं। परन्तु दरमान में अर्जित आय के साथ लागत जमा स्वीकृतियोग्य प्रतिलाभ से तुलना करते हुए गणना की गई है जिसमें रियायतों तथा ली गई छूट की सीमा तक कल्पित आय शामिल है। इसलिए, यहां लागत जमा प्रतिलाभ 2008 दिशानिर्देशों जैसा सख्ती से अनुसरित नहीं किया गया है।</p> <p>हमारा निवेदन है कि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 1.7 के विशेष संदर्भ में तटस्थ भाव से हमारे मामले के मददेनजर प्रशुल्क प्राधिकारी जो विशेष मामले के रूप में ऊपर यथा संख्याकित हमारी सचमुच की मुश्किलों पर विचार करते हुए प्रशुल्क विनियमों के किसी प्रावधान को लागू करने में छूट प्रदान करने के लिए दिया गया है।</p>																																																	
(vii). (क).	प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें केवल अधिकतम स्तर हैं। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान अधिकतम दरों पर वीएसपीएल द्वारा स्वीकृत कोई अन्य छूट, यदि कोई हो, दर्शाएं। ऐसी स्वीकृत छूट का राजस्व प्रभाव भी परिमाणित करें।	परिशिष्ट 6 में दिया गया है जैसाकि पहले बताया गया है।																																																	
(ख).	पुष्टि करें कि वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानित आय वीएसपीएल के मौजूदा दरमानों में निर्धारित दरों पर आधारित है। पुष्टि करें कि पत्तन न्यासों/बीओटी परिचालकों को उपलब्ध अधिकार के कारण वर्ष 2011-12 से 2013-14 में वीएसपीएल द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क कटौती/रियायत, यदि कोई हो, आय अनुमानों में नहीं लिए गए हैं।	यह पुष्टि की गई है कि 2014-15 से 2016-17 के लिए आय मौजूदा दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित की गई है। यह भी पुष्टि की गई है कि आय अनुमानों में वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए प्रशुल्क कटौती/रियायतें नहीं ली गई हैं।																																																	
(viii). (क).	बर्थ किराया आय (जैसाकि प्रस्ताव की सॉफ्ट प्रति से देखा गया है) वीएमएचएस में कोयला के लिए 18000 टन/दिन, थाम तथा अन्य कोयला के लिए 12000 टन/दिन, उर्वरक के लिए 7500 टन/दिन, जिप्सम के लिए 16000 टन/दिन, मैगनीज अयस्क के लिए 11000 टन/दिन और अन्य कार्गो के लिए 8000 टन/दिन के परिकलन का आधार स्पष्ट करें। पुष्टि करें कि बर्थ किराया आय के अनुमानन के लिए परिकल्पित प्रहस्तन दर पूर्व अवधि 2011-12 से 2013-14 में अर्जित वास्तविक प्रहस्तन दर के अनुसार है।	<p>निम्नलिखित पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए अर्जित औसत उतराई दरों के ब्योरे हैं:</p> <table><tr><th rowspan="2">कार्गो</th><th colspan="4">उतराई दर</th></tr><tr><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>औसत</th></tr><tr><td>कोकिंग कोयला</td><td>20,768</td><td>20,111</td><td>20,889</td><td>20,589</td></tr><tr><td>स्टीम कोयला</td><td>12,744</td><td>11,256</td><td>12,090</td><td>12,030</td></tr><tr><td>जिप्सम</td><td>17,603</td><td>15,040</td><td>13,651</td><td>15,431</td></tr><tr><td>मैगनीज अयस्क</td><td>12,008</td><td>12,932</td><td>14,313</td><td>13,085</td></tr><tr><td>लौह अयस्क</td><td>12,233</td><td>14,665</td><td>15,399</td><td>14,099</td></tr><tr><td>फाइन्स</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>उर्वरक</td><td>10,177</td><td>7,817</td><td>-</td><td>5,998</td></tr><tr><td>अन्य</td><td>5,866</td><td>8,367</td><td>11,235</td><td>8,489</td></tr></table>	कार्गो	उतराई दर				2011-12	2012-13	2013-14	औसत	कोकिंग कोयला	20,768	20,111	20,889	20,589	स्टीम कोयला	12,744	11,256	12,090	12,030	जिप्सम	17,603	15,040	13,651	15,431	मैगनीज अयस्क	12,008	12,932	14,313	13,085	लौह अयस्क	12,233	14,665	15,399	14,099	फाइन्स					उर्वरक	10,177	7,817	-	5,998	अन्य	5,866	8,367	11,235	8,489
कार्गो	उतराई दर																																																		
	2011-12	2012-13	2013-14	औसत																																															
कोकिंग कोयला	20,768	20,111	20,889	20,589																																															
स्टीम कोयला	12,744	11,256	12,090	12,030																																															
जिप्सम	17,603	15,040	13,651	15,431																																															
मैगनीज अयस्क	12,008	12,932	14,313	13,085																																															
लौह अयस्क	12,233	14,665	15,399	14,099																																															
फाइन्स																																																			
उर्वरक	10,177	7,817	-	5,998																																															
अन्य	5,866	8,367	11,235	8,489																																															

		तदनुसार, बर्थ किराया आय के परिकलन के लिए औसतम उतराई दरें सुविचारित की गई हैं।
(ख).	वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए बर्थ किराये से आय पर पहुँचने के लिए अंगीकृत विनियम दर 1 अमेरिकी डॉलर वरु 62.50 देखी गई है। वीएसपीएल इसे प्रचलित विनियम दर से अद्यतन करे।	रु0 61.66 की प्रचलित विनियम दर से अद्यतन किया गया है। बर्थ किराया वृद्धि के लिए अनुमानित पत्रक संशोधित किया गया है और परिशिष्ट 12 रूप में प्रेषित किया गया है।
(5).	परिचालन लागत:	
(i).	2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संबंध में कीमत उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। प्राधिकरण द्वारा निर्णीत वर्ष 2014-15 में निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों हेतु सभी घटकों के लिए डब्ल्यूपीआई 6 प्रतिशत है जिसे हमारे पत्र सं. टीएमपी/27/2005-विविध दिनांक 23 जुलाई 2014 द्वारा वीएसपीएल सहित सभी महापत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों को संप्रेषित किया गया है। इसलिए, वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए लागत के अनुमानन में वार्षिक वृद्धि तदनुसार संशोधित की जानी चाहिए।	वर्ष 2014 से 2017 के लिए लागत अनुमान 6 प्रतिशत पर लागत वृद्धि लेते हुए संशोधित किए गए हैं।
(ii).	जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए सभी व्ययों के अनुमानों की समीक्षा की जाए और 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर संशोधित करें।	समीक्षित और संशोधित अनुमान भेजे गए हैं।
(iii).	परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर:	
(क).	प्रस्ताव में बताया गया है कि ऑनबोर्ड तथा तट परिचालन के लिए के लिए परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत संविदाकारों को भुगतान की जा रही वास्तविक राशि के आधार पर यातायात के मामले में अनुमानित किया गया है। जैसाकि प्रस्ताव की सॉफ्ट प्रति से देखा जा सकता है, बीएमएचएस में कोकिंग कोयले के लिए रु0 6.75 प्रति टन की आधार इकाई दर और अन्य कार्गो के लिए रु0 3.05 प्रति टन वर्ष 2014-15 के लिए परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित किया गया है और वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है। आउटसोर्सिंग एजेंसी/एजेंसियों के साथ किए गए करार और परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत के अनुमानन के औचित्य के लिए आउटसोर्सिंग करार में दर के साथ अंगीकृत इकाई दर जोड़ते हुए प्रतियां भेजें। करार की वैधता अवधि दर्शाएं।	ऑनबोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए मै0 गीता इंटरप्राइजर्स और वैगन लदाई के लिए लेबर हेतु मै0 एवरसन मरीन ट्रेड प्रा0 लि0 को जारी किए गए कार्य आदेश यहां संलग्न किए गए हैं। डब्ल्यूपीआई में वृद्धि के अनुसार 6 प्रतिशत वार्षिक के वृद्धि कारक के साथ अनुमान संशोधित किए गए हैं जैसाकि टीएमपी द्वारा ऊपर बताया गया है। परिशिष्ट 13
(ख).	पुष्टि करें कि क्या प्रासंगिक सेवा प्रदाता/संविदाकार प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए नियुक्त किया गया है और ऐसे लेनदेन के लिए आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप व्यवस्थित किया गया है जिसे जरूरी दस्तावेजों से समर्थित, यदि आवश्यक हो, किया जाना चाहिए।	पुष्टि की गई है कि करार प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया द्वारा किए गए हैं और आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप का अनुसरण किया गया है।
(ग).	पिछले वर्षों के अनुमानों पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा अंगीकृत 7 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का आउटसोर्सिंग करार में प्रासंगिक प्रावधान के संदर्भ में औचित्य बताएं।	वार्षिक वृद्धि अब संशोधित कर 6 प्रतिशत की गई है।
(घ).	यह देखा गया है कि वार्षिक वृद्धि कारक वर्ष 2016-17 में इस व्यय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित नहीं किया जा रहा है। स्थिति की पुष्टि करें।	अनुमान संशोधित किए गए हैं।
(iv).	अनुरक्षण लेबर:	
(क).	आउटसोर्स की गई वीएमएच प्रणाली के अनुरक्षण से संबंधित अनुरक्षण लेबर लागत के अनुमान। इस संबंध में	अनुमान 6 प्रतिशत वृद्धि के साथ संशोधित किए गए हैं। करार में न्यूनतम मजदूरी तथा थोक मूल्य सूचकांक आधार पर वार्षिक

	करार में प्रासंगिक खंड उद्धरित करते हुए वीएसपीएल द्वारा किए गए आउटसोर्सिंग करार की प्रति के साथ अनुवर्ती दो वर्षों अर्थात् 2015-16 तथा 2016-17 के लिए अंगीकृत और 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि तथा 2012-13 वास्तविक आंकड़ों पर वर्ष 2014-15 में इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के लिए आधार का औचित्य बताएं।	वृद्धि का प्रावधान किया गया है।										
(ख).	ऐसे करार की वैधता अवधि की पुष्टि करें।	करार 2016 तक वैध है। (परिशिष्ट 13ग)										
(ग).	पुष्टि करें कि क्या प्रासंगिक सेवा प्रदाता/सविदाकार प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए नियुक्त किया गया है और ऐसे लेनदेन के लिए आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप व्यवस्थित किया गया है जिसे जरूरी दस्तावेजों से समर्थित किया जाएगा।	पुष्टि की गई है कि करार प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया द्वारा किए गए हैं और आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप का अनुसरण किया गया है।										
(व).	उपस्कर चालन लागत:											
(क).	बिजली लागत											
(i).	प्रस्ताव की सॉफ्ट प्रति (फाइल नाम "एक्सपेंडिचर एक्जुअल एंड एस्टिमेट्स") में देखे गए अनुसार बिजली लागत के अनुमानन में सुविचारित बिजली की इकाई दर इकाई लोड दर सहित वर्ष 2014-15 में ₹0 9.06 प्रति टन है। जबकि प्रपत्र 3ख में निर्दिष्ट इकाई दर ₹0 6.71 प्रति टन है। ऐसी विसंगति सभी वर्षों की इकाई दरों में देखी गई है। सही स्थिति के बारे में बताएं और प्रपत्र 3ख में दर्शाएं।	प्रपत्र 3ख प्रति इकाई लागत से संशोधित किया गया है जिसमें सभी वर्षों के लिए लोड, रोड तथा ईंधन अधिभार शामिल है।										
(ii).	प्रति टन बिजली उपभोग और बिजली की इकाई दर को 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन करें। बिजली की इकाई दर तत्काल पिछले तीन वर्षों के हाल ही के बिलों की प्रतियों से प्रमाणित किया जाना चाहिए।	वास्तविक आंकड़े अद्यतन किए गए हैं। पिछले 3 महीनों के बिल परिशिष्ट 14 रूप में प्रेषित किए गए हैं।										
(ख).	ईंधन लागत											
	2012-13 वास्तविक आंकड़ों में ₹0 6.87 प्रति टन से 2013-14 अनुमानों में ₹0 8.47 प्रति टन ईंधन लागत में 23.3 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि का औचित्य बताएं। प्रासंगिक अवधि अर्थात् 2012-13 के ईंधन बिल की प्रतियां और 2014-15 के हाल ही के बिल की प्रति भी इकाई दर में वृद्धि के औचित्य के लिए भेजें।	<p>वित्तीय वर्ष 2013-14 के लिए प्रोद्भूत वास्तविक व्यय लागत विवरणों में अद्यतन किया गया है। अब इसे बढ़ाकर ₹0 7.72 प्रति टन किया गया है। वित्तीय वर्ष 2013-14 के दौरान डीजल की कीमत ₹0 59 प्रति डॉलर से बढ़कर ₹0 67 प्रति लिटर हो गई है।</p> <table><tr><td>माह</td><td>प्रति लिटर</td></tr><tr><td>अप्रैल 13</td><td>59</td></tr><tr><td>मार्च 14</td><td>67</td></tr><tr><td>वृद्धि</td><td>8</td></tr><tr><td>वृद्धि का %</td><td>13.19%</td></tr></table> <p>बिल परिशिष्ट 15 रूप में संलग्न किए गए हैं।</p>	माह	प्रति लिटर	अप्रैल 13	59	मार्च 14	67	वृद्धि	8	वृद्धि का %	13.19%
माह	प्रति लिटर											
अप्रैल 13	59											
मार्च 14	67											
वृद्धि	8											
वृद्धि का %	13.19%											
(ग).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत:											
(i).	अनुबंध-VI की टिप्पणी 15 में बताया गया है कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अनुमानन में एचएमसी के अनुरक्षण के लिए लेइभर के साथ वार्षिक अनुरक्षण का तत्त्व शामिल है, वीएसपीएल द्वारा उनके साथ किए गए करार के अनुसार बताया गया है। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए अनुमानित ₹0 4.06 करोड़ प्रतिवर्ष के अनुमान का औचित्य बताने के लिए एचएमसी के अनुरक्षण हेतु लेइभर के साथ वीएसपीएल द्वारा किए गए करार अनुबंध की प्रति भेजें। यह भी पुष्टि करें कि उक्त करार प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए किया गया है।	<p>लेइभर के साथ वीएसपीएल द्वारा किए गए करार अनुबंध की प्रति परिशिष्ट 16क और ख रूप में भेजी गई है।</p> <p>हम लेइभर के साथ ही यह करार करना चाहते हैं जोकि इस नियमित क्रनों का ओईएम है और इन क्रनों के अनुरक्षण के लिए कल-पुर्जे भारत में केवल उनके द्वारा ही आपूर्ति किए जाते हैं।</p> <table><tr><td>नए करार दिनांक 01-11-2013 के अनुसार दर प्रति ईंजन घंटा</td><td>7,103</td></tr><tr><td>जोड़े सेवा कर 60 प्रतिशत पर 12.5 प्रतिशत की दर से</td><td>533</td></tr><tr><td>दर प्रति घंटा:</td><td>7,636</td></tr><tr><td>औसत आउटपुट प्रति इंजिन घंटा</td><td>450</td></tr></table>	नए करार दिनांक 01-11-2013 के अनुसार दर प्रति ईंजन घंटा	7,103	जोड़े सेवा कर 60 प्रतिशत पर 12.5 प्रतिशत की दर से	533	दर प्रति घंटा:	7,636	औसत आउटपुट प्रति इंजिन घंटा	450		
नए करार दिनांक 01-11-2013 के अनुसार दर प्रति ईंजन घंटा	7,103											
जोड़े सेवा कर 60 प्रतिशत पर 12.5 प्रतिशत की दर से	533											
दर प्रति घंटा:	7,636											
औसत आउटपुट प्रति इंजिन घंटा	450											

		प्रति मी.ट. परिगणित होता है	16.97
		14-15 के लिए मात्रा - लाख में	23.78
		व्यय लाखों में	403
(ii).	2014-15 की मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए 30 माह वास्तविक औसत खर्चा (अर्थात् 2011-12 से 2013-14 (छह माह के लिए), अंगीकृत करने के कारण स्पष्ट करें।	लागत विवरण संशोधित किए गए हैं और 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों पर 6 प्रतिशत वृद्धि की दर से मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया है।	
(vi).	अनुरक्षण निकर्षण:		
(क).	वीएसपीएल ने प्रस्ताव में बताया है कि वीपीओ निकर्षण लागत प्रति पाली आधार पर वसूल कर रहा है। सुविचारित आंकड़ों को प्रमाणित करने के लिए वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए अनुरक्षण निकर्षण हेतु वीपीटी द्वारा दिए गए बिलों की प्रतियां भेजीं।	यथा अपेक्षा, वीपीटी द्वारा भेजे गए बिल भेजे गए हैं (परिशिष्ट 17)।	
(ख).	2014-15 के लिए 10 पालियों हेतु ₹ 425999 प्रति पाली की दर से निकर्षण की इकाई दर का पूर्व वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं।	अनुरक्षण निकर्षण उसके आवधिक हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षणों के आधार पर वीपीटी के अनुदेशों के अनुसार प्रोद्भूत होता है और मुद्रा की सिल्टेशन पर निर्भर करता है। इसलिए, यह व्यय सभी वर्षों के लिए एकसमान नहीं होगा। तथापि, हमने पिछले वर्ष के अनुसार अनुमान लगाया है।	
(vii).	राजस्व हिस्सेदारी		
(a).	वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित घाटशुल्क तथा बर्थ किराये से वास्तविक आय का जोड़ क्रमशः ₹ 1311.47 लाख और ₹ 1494.78 लाख है। राजस्व हिस्सेदारी जब घाटशुल्क पर 17.111 प्रतिशत की दर से एलए के अनुसार परिकलित किया जाता है और वर्षों के लिए वार्षिक लेखों में वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित बर्थ किराया आय उसके वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित ₹ 255.32 लाख और ₹ 299.88 लाख के स्थान पर वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 244.41 लाख और ₹ 255.77 लाख परिगणित होता है। अन्तर के कारण स्पष्ट करें।	पुनर्मिलान विवरण परिशिष्ट 18 रूप में भेजा गया है। भिन्नता के कारण एकीकृत टर्मिनल सेवा प्रभारों अर्थात् एकीकृत टर्मिनल सेवा प्रभार बिल जिसमें घाटशुल्क शामिल है, के अधीन घाटशुल्क प्रभारों को शामिल करने की वजह से अन्तर है।	
(ख).	इसके अलावा, 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, अगले उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक स्वीकार्य राजस्व हिस्सेदारी अर्थात् 12.811 प्रतिशत वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित घाटशुल्क तथा बर्थ किराये से आय के आधार पर क्रमशः ₹ 168.01 लाख और ₹ 191.50 लाख परिगणित होता है। उसके विपरीत वीएसपीएल ने लागत विवरण में वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 293.20 लाख और ₹ 312.69 लाख की राजस्व हिस्सेदारी पास-थू पर विचार किया है। यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे लागत विवरण में वीएसपीएल द्वारा सुविचारित स्वीकार्य राजस्व हिस्सेदारी इसके वार्षिक लेखों के अनुसार वीपीटी को किए गए राजस्व हिस्सेदारी भुगतान की अपेक्षा अधिक है। राजस्व हिस्सेदारी आंकड़ों में भिन्नताएं स्पष्ट करें।	जैसाकि ऊपर दिया गया है।	
(ग).	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पास-थू रूप में स्वीकार्य राजस्व हिस्सेदारी के लिए पृथक गणना और तत्संबंधी लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के साथ आंकड़ों का विधिवत् मिलान करते हुए वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए बर्थ किराये तथा घाटशुल्क से वास्तविक आय के व्योरे देते हुए एलए के अनुसार देय राजस्व हिस्सेदारी की गणनाएं भेजीं। इसी तरह, लागत विवरण में पास-थू रूप में अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी व्ययों के समर्थन में वर्ष 2014-15 से 2016-17 अनुमानों के लिए भी गणनाएं भेजी जाएं।	अपेक्षित विवरण भेजा गया है - परिशिष्ट 19	
(viii).	उपस्कर किराया प्रभार:		

(क.)	वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए उपस्कर किराया प्रभार विभिन्न सेवाओं के लिए विभिन्न प्रति टन दरों के आधार पर अनुमानित किए गए हैं। कोयला प्रहस्तन तथा ऑनबोर्ड उपस्कर के लिए उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर प्रत्येक सेवा के लिए रु0 4.60 प्रति टन, रु0 34.30 प्रति टन पर तट प्रहस्तन, आंतरिक स्थानांतरण के लिए रु0 23.00 प्रति टन और एचएमसी किराये पर लेने के लिए रु0 47.52 प्रति टन है। व्ययों के अनुमानन में अंगीकृत प्रत्येक इकाई दर वीएसपीएल द्वारा किए गए किराया करार(1) में प्रासंगिक खंड का संदर्भ देते हुए सविदाकार(1) में निर्दिष्ट इकाई दरों के साथ इससे अर्जसंबंधित करते हुए वीएसपीएल द्वारा किए गए अद्यतन वैध करार(1) की प्रतियों से प्रमाणित की जानी चाहिए।	कार्य आदेश प्रतियां सलग्न की गई हैं। लागू वृद्धि के अनुसार लागत संशोधित की गई है। (परिशिष्ट - 20क और 20ख)
(ख)	पुष्टि करें कि वीएसपीएल द्वारा किया गया करार दरों की प्रतिस्पर्धा और दरों की उपयुक्तता सुनिश्चित करने के लिए प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए अंतिम रूप दिया गया था।	यह पुष्टि की गई है कि वीएसपीएल द्वारा किया गया करार प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए अंतिम रूप दिया गया था।
(ग.)	हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के किराया लागत का अनुमान लगाने के लिए, वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि बीएमएस कार्गो से इतर कार्गो यातायात के 84 प्रतिशत में से 50 प्रतिशत किराये पर लिए गए एचएमसी की सुविधा प्राप्त करेगा। एचएमसी की किराया लागत का अनुमान लगाने के लिए इन प्रतिशतों को लागू करने का आधार स्पष्ट करें। पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने निवेदन किया था कि वर्ष 2011-12 में वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त 1 एचएमसी के साथ, आउटसोर्स की गई एचएमसी की सुविधा प्राप्त करने वाले कार्गो की मात्रा बीएमएस कार्गो से इतर कार्गो का 80 प्रतिशत कम होकर 26 प्रतिशत हो जाएगा। उपर्युक्त स्थिति के आलोक में, कारण स्पष्ट करें कि क्यों किराये पर ली गई एचएमसी की सुविधा प्राप्त करने वाले कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी में वृद्धि परिकल्पित की गई है जबकि 2014-15 के लिए पूर्वानुमानित यातायात वर्ष 2012-13 में प्रहस्तित कार्गो यातायात में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि नहीं दर्शाता है।	लागत विवरण वर्ष 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों से संशोधित किए गए हैं। जिसके अनुसार कार्गो यातायात का 88 प्रतिशत एचएमसी सेवाएं प्राप्त करेगा। वीएसपीएल ने मौजूदा 2 एचएमसी तथा 10 डब्ल्यूएम लिमिटेड, चेन्नई से किराये पर ली गई एक क्रेन के अलावा वर्ष 2011-12 में एक नई एचएमसी खरीदी थी। परन्तु, किराये पर ली गई क्रेन अगस्त 2012 में आग दुर्घटना में नष्ट हो गई थी। उस समय ईटीए पोर्ट्स, दुबई 10 डब्ल्यूएम का सहयोगी इस ऑफर के साथ हमारे पास आया था कि हम जाबालाली पत्तन में रखनी उनकी दो क्रेन ले लें जोकि लगभग 5 साल पुरानी हैं। उस समय अभावग्रस्त वित्तीय स्थिति पर विचार करते हुए प्रबंधन ने नई क्रेन जिसकी कीमत लगभग 25 करोड़ थी, में निवेश करने की बजाय दोनों क्रेन किराये पर लेने का निर्णय लिया था और एक अन्य क्रेन किराये पर ली थी।
(ix)	पट्टा किराये:	
(क.)	पुष्टि करें कि वीपीटी द्वारा आबंटित 121,700 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत 100 वर्ग मीटर हेतु रु0 90.55 प्रति सप्ताह की इकाई दर और वीएसपीएल को आबंटित भवन के लिए रु0 62,986 प्रति माह लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार है।	पुष्टि की गई है कि अंगीकृत पट्टा किराये की इकाई दर रियायत करार के प्रावधान के अनुसार है। बिलों की प्रतियां परिशिष्ट 27 रूप में भेजी गई हैं।
(ख.)	मौजूदा प्रस्ताव एक्जिम पार्क में 30.5 एकड़ अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराया भी अनुमानित करता है जोकि वीपीटी द्वारा 27 जनवरी 2014 को आबंटित किया बताया गया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-	
(ii)	पिछले संशोधन के दौरान भी, वीएसपीएल ने वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 के लिए एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया था जिस प्राधिकरण द्वारा इस शर्त के अधीन स्वीकृत किया गया था कि इकाई दर में कुछ संशोधन करना होगा। प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के पैरा 11(viii)(ज) में निर्णय दिया था कि यदि पांच वर्षों 2008-13 के लिए वीपीटी भूखंडों हेतु अनुमोदित (किए जाने वाले) संशोधित पट्टा किराये वीएसपीएल मामले में सुविचारित पट्टा किराये की	जैसाकि प्राधिकारियों द्वारा देखा गया है, एक्जिम पार्क में भूमि हमें जनवरी 2014 में ही आबंटित की गई थी और इसलिए पिछले प्रशुल्क चक्र में कोई वास्तविक व्यय प्रोद्भूत नहीं किया गया था। पिछले प्रशुल्क चक्र में, हमने न केवल पट्टा किराये के लिए व्यय का पूर्वानुमान लगाया है अपितु अतिरिक्त भंडारण स्थान की उपलब्धता के आधार पर संवर्धनात्मक यातायात भी पूर्वानुमानित किया है। तदनुसार, हम 2012-13 से आज की तारीख तक पूर्वानुमानित वधित थ्रुपुट अर्जित नहीं कर सके थे। इसलिए, पिछले प्रशुल्क चक्रों के लागत विवरणों में निर्दिष्ट पट्टा किराया व्यय के कारण वीएसपीएल को कोई लाभ नहीं

	अपेक्षा कम था तो सम्पूर्ण अधिकता अगली समीक्षा में पूर्णतः समायोजित की जाएगी। वर्तमान प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव से, यह विदित है कि उक्त भूमि केवल जनवरी 2014 में आबंटित की गई थी जोकि पिछले प्रशुल्क चक्र से बहुत दूर है। पिछले संशोधन के दौरान वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदन के आधार पर अतिरिक्त भूमि पर पट्टा किराया स्वीकृत करने पर वीएसपीएल को प्रोद्भूत लाभ निर्धारित करें और वर्तमान प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए परिमाणित करें।	हुआ था।
(ii).	लाइसेंस करार का खंड 5.3 लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारी के बीच परस्पर सहमत देय पट्टा किराया अथवा अन्य प्रमारों पर अतिरिक्त भूमि अथवा अन्य परिसर उपलब्ध करवाने के लिए अनुमतिप्रदान करता है। एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर का आधार दर्शाएं और पुष्टि करें कि यह लाइसेंस करार में प्रावधानों के अनुसार है। यदि वीपीटी भूखंडों के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया सुविचारित किया जाता है तो प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश से अंगीकृत दर का संदर्भ दें।	यह पुष्टि की गई है कि एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर लाइसेंस करार में किए गए प्रावधानों के अनुसार है और वीपीटी भूखंडों के लिए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार है।
(x).	बीमा:	
(क).	परिसंपत्तियों के परिवर्तन मूल्य का निर्धारण करने के लिए बीमा कम्पनी द्वारा अनुमोदित परिसंपत्ति मूल्यांकनकर्ता की रिपोर्ट की प्रति और वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के लिए वीएसपीएल द्वारा लिए गए बीमा कवर की प्रति बीमा प्रीमियम लागत प्रमाणित करने के लिए हमें भेजे।	बीमा की प्रति परिशिष्ट 21 रूप में भेजी गई है। वीएसपीएल ने अपने ईमेलों दिनांक 6 अप्रैल 2015 द्वारा बीमा कवर की प्रति और वित्तीय वर्षों 2013-14 तथा 2014-15 के लिए भुगतान किए गए प्रीमियम की प्रति भेजी है।
(ख).	वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के लिए बीमा लागत अनुमानों में 7 प्रतिशत वृद्धि लागू करने के आधार का औचित्य बताएं। स्पष्ट करें कि कैसे डब्ल्यूपीआई परिवर्धन बीमा प्रीमियम का अनुमान लगाने के प्रयोजन के लिए प्रासंगिक है।	हम 2014-15 के बीमा लागत पर 5 प्रतिशत मामूली वृद्धि का अनुमान लगा रहे हैं।
(xi).	तकनीकी सेवा शुल्क:	
	पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में जैसाकि पैरा 11(iii)(घ)(ix) में बताया गया है, वीएसपीएल द्वारा 2006-07 से 2009-10 तक अप्रमाणित रहने की सीमा अर्थात् रु 287.76 लाख तक भुगतान किया गया तकनीकी सेवा शुल्क रु 12.16 लाख प्रतिवर्ष वर्ष 2008 से परियोजना की शेष अवधि अर्थात् 24 वर्षों में बांटने का निर्णय लिया गया था। यह देखा गया है कि वीएसपीएल ने 2011-12 से 2013-14 वास्तविकताओं तथा 2014-15 से 2016-17 के अनुमानों की अवधि हेतु लागत विवरण में इस तत्व पर विचार नहीं किया है। वीएसपीएल पिछले प्रशुल्क आदेश में लिए गए निर्णयानुसार, लागत विवरण में यह समायोजन शामिल करें।	संशोधित लागत विवरणों में समायोजन किए गए हैं।
(xii).	मूल्यहास:	
(क).	प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के अनुसार अथवा लाइसेंस करार में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के आधार पर, जो भी अधिक हो, जीवनकाल प्रतिमानकों के साथ स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकलित करना होता है। पुष्टि करें कि परिकलित मूल्यहास 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार है।	यह पुष्टि की गई है कि मूल्यहास 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार परिकलित किया गया है।
(ख).	लागत विवरण में सुविचारित मूल्यहास आंकड़े वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। अन्तर का पुनर्मिलान करें।	पुनर्मिलान विवरण परिशिष्ट 22 रूप में भेजा गया है।

(ग).	कारपोरेट कार्य मंत्रालय द्वारा कम्पनी अधिनियम, 2013 घोषित किया गया है। पुष्टि करें कि वीएसपीएल द्वारा सुविचारित मूल्यहास दर कम्पनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों पर आधारित है। कम्पनी अधिनियम, 2013 की उक्त मूल्यहास अनुसूची में प्रासंगिक मदों का संदर्भ देते हुए कम्पनी अधिनियम 2013 में निर्धारित परिसंपत्तियों के उपयोगी जीवनकाल के आधार पर वीएसपीएल द्वारा अंगीकृत मूल्यहास दर दर्शाएं।	हमने कम्पनी अधिनियम 1956 के अनुसार मूल्यहास उपलब्ध करवाया है क्योंकि हमारी कम्पनी ने हमारी होल्डिंग कम्पनी के लेखांकन वर्ष के साथ मिलान करने के लिए 01-01-2014 से वित्तीय वर्ष से कैलेंडर वर्ष में परिवर्तित कर दिया है। तदनुसार, 2013 के कम्पनी अधिनियम की अनुसूची 2 अगले वित्तीय वर्ष से लागू होगी। इसलिए, पूर्वानुमानों में हमने 2014 से 2017 के लिए कम्पनी अधिनियम 1956 के अनुसार मूल्यहास का अनुमान लगाया है।																																																																						
(xiii).	वित्तीय और विविध आय (एफएमआई):																																																																							
(क).	वीएसपीएल ने इस शीर्ष के अधीन वर्ष 2013-14 के लिए अपने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 में अन्य आय के रूप में क्रमशः रु0 28.41 लाख और रु0 0.62 लाख पर विचार किया था। जबकि वर्ष 2013-14 के लिए, वीएसपीएल ने 6 माह की अवधि के लिए इस मद के अधीन रु0 55.60 लाख का अनुमान लगाया था। एफएमआई के अधीन अन्य आय में भारी भिन्नता के कारण स्पष्ट करें और इस आय की प्रकृति भी स्पष्ट करें।	रु0 28.41 लाख में से, रु0 25 लाख में 0 राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड से प्राप्त मध्यस्थ निर्णय की वजह से शेष रु0 340,796/- और प्रतिबद्ध कार्यों पूरा नहीं करने की वजह से रु0 निरनिधि मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड से प्रतिभूमि जमाराशि जब्त की गई है। वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान निविदा की विक्री के लिए रु0 0.62 लाख संग्रहीत किया गया है। लागत विवरण 2013-14 की वास्तविक आय से संशोधित किए गए हैं।																																																																						
(ख).	वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए इस आय का अनुमान नहीं लगाने के कारण स्पष्ट करें।	अगले 3 वर्षों के लिए ऐसी कोई आय अनुमानित नहीं की गई है क्योंकि उपर्युक्त आय आकस्मिक है और गैर-संचयी प्रकृति की है।																																																																						
(8).	नियोजित पूंजी:																																																																							
(i).	पिछले प्रशुल्क चक्र में स्वीकृत 2011-12 से 2013-14 के लिए रु0 9517.18 लाख के कुल सकल प्रखंड में संवर्धनों के विपरीत, 2011-12 तथा 2012-13 के सकल प्रखंड के लिए प्रतिषेधित वास्तविक संवर्धनों और 2013-14 के अनुमानों का जोड़ रु0 759.50 लाख है। परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में वास्तविक संवर्धन पिछले आदेश में सुविचारित सकल प्रखंड के लिए संवर्धनों से है जोकि वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदन पर आधारित था। वास्तविक तैनाती के सापेक्ष सकल प्रखंड के लिए वास्तविक संवर्धनों के ब्योरे भी भेजें। पिछले प्रशुल्क आदेश में मदवार वीएसपीएल द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धनों के सापेक्ष सकल प्रखंड में वास्तविक संवर्धनों के ब्योरे भी भेजें जैसा आदेश के पैरा 11(xiii) में तालिकाबद्ध किया गया है।	<table><tr><th>क्र. सं.</th><th>परिसंपत्ति का नाम</th><th>सकल प्रखंड में संवर्धन वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित</th><th>वास्तविक निवेश</th><th>अभ्युक्ति(य)</th></tr><tr><td></td><td>विव. 2011-12</td><td>राशि लाखों में</td><td></td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>कोयला श्रेय</td><td>90.22</td><td>81.82</td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>हारवर मोबाइल क्रैन</td><td>2,469.26</td><td>पट्टे पर लिया गया है</td><td>(a)</td></tr><tr><td>3</td><td>वैगन अनलोडर</td><td>1,391.65</td><td></td><td>(b)</td></tr><tr><td>4</td><td>बर्थ सं. ईक्यू 9 की मरम्मत और सुदृढीकरण।</td><td>1,464.10</td><td>183.15</td><td>(c)</td></tr><tr><td>5</td><td>सकल प्रखंड में राकन</td><td></td><td>285.67</td><td></td></tr><tr><td></td><td>विव. 2012-13</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>एकितम पार्क में भंडारण यार्ड का विकास</td><td>4,495.30</td><td></td><td>(d)</td></tr><tr><td>2</td><td>सकल प्रखंड में राकन</td><td></td><td>188.5</td><td></td></tr><tr><td></td><td>विव. 2013-14</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>10 टिणरो की खरीद</td><td></td><td>245.64</td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>सकल प्रखंड में राकन</td><td></td><td>38.51</td><td></td></tr><tr><td></td><td>जोड़</td><td>9,913.53</td><td>1,030.95</td><td></td></tr></table>	क्र. सं.	परिसंपत्ति का नाम	सकल प्रखंड में संवर्धन वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित	वास्तविक निवेश	अभ्युक्ति(य)		विव. 2011-12	राशि लाखों में			1	कोयला श्रेय	90.22	81.82		2	हारवर मोबाइल क्रैन	2,469.26	पट्टे पर लिया गया है	(a)	3	वैगन अनलोडर	1,391.65		(b)	4	बर्थ सं. ईक्यू 9 की मरम्मत और सुदृढीकरण।	1,464.10	183.15	(c)	5	सकल प्रखंड में राकन		285.67			विव. 2012-13				1	एकितम पार्क में भंडारण यार्ड का विकास	4,495.30		(d)	2	सकल प्रखंड में राकन		188.5			विव. 2013-14				1	10 टिणरो की खरीद		245.64		2	सकल प्रखंड में राकन		38.51			जोड़	9,913.53	1,030.95	
क्र. सं.	परिसंपत्ति का नाम	सकल प्रखंड में संवर्धन वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित	वास्तविक निवेश	अभ्युक्ति(य)																																																																				
	विव. 2011-12	राशि लाखों में																																																																						
1	कोयला श्रेय	90.22	81.82																																																																					
2	हारवर मोबाइल क्रैन	2,469.26	पट्टे पर लिया गया है	(a)																																																																				
3	वैगन अनलोडर	1,391.65		(b)																																																																				
4	बर्थ सं. ईक्यू 9 की मरम्मत और सुदृढीकरण।	1,464.10	183.15	(c)																																																																				
5	सकल प्रखंड में राकन		285.67																																																																					
	विव. 2012-13																																																																							
1	एकितम पार्क में भंडारण यार्ड का विकास	4,495.30		(d)																																																																				
2	सकल प्रखंड में राकन		188.5																																																																					
	विव. 2013-14																																																																							
1	10 टिणरो की खरीद		245.64																																																																					
2	सकल प्रखंड में राकन		38.51																																																																					
	जोड़	9,913.53	1,030.95																																																																					
		महत्वपूर्ण परिवर्तन के कारण नीचे मदवार प्रस्तुत किए गए हैं— (क). हारवर मोबाइल क्रैन: वीएसपीएल ने मौजूदा 2 एचएमसी और 1 डब्ल्यूएएम लिमिटेड, चेन्नई से किराये पर ली गई एक क्रैन के अलावा वर्ष 2011-12 में एक नई एचएमसी की खरीद का प्रस्ताव किया था। हम 3 वर्षों के लिए वारंटी और भुगतान शर्तों के संबंध में																																																																						

वाणिज्यिक शर्तों को समाहारित करने के लिए प्रस्तावित क्रेन के प्रयोजन के लिए लाइमेर, ओईएम के साथ बातचीत कर रहे थे। मै0 लाइमेर अपनी वाणिज्यिक शर्तों में सख्त था और केवल एक वर्ष के लिए ही वारंटी ऑफर कर रहा था। इसलिए, बातचीत कुछ समय लम्बी चली।

इसी बीच, मै0 डब्ल्यूएम से किराये पर ली गई क्रेन अगस्त 2012 में आग दुर्घटना में नष्ट हो गई थी। उस समय, मै0 ईटीए पोटर्स, दुबई, मै0 डब्ल्यूएम के सहयोग हमारे पास आए थे और जाबाली पत्तन में उपलब्ध उनकी दोनों क्रेनें लेने का ऑफर किया था जो लगभग 3 वर्ष पुरानी थीं। उस समय की मुश्किल वित्तीय स्थिति और क्रेनों की तत्काल आवश्यकता पर विचार करते हुए प्रबंधन ने नई क्रेन जिसकी कीमत लगभग रु0 25 करोड़ थी, में निवेश करने की बजाय दोनों क्रेनें किराये तथा एक और क्रेन किराये पर लेने का निर्णय लिया था। यह देखना महत्वपूर्ण है कि ईटीए पोटर्स, दुबई किराया आधार पर उक्त दो क्रेनों की तैनाती के लिए हल्दिया पत्तन के साथ भी बातचीत कर रहा था और ईटीए पोटर्स परिवहन तथा संस्थापन लागत की बचत करने के लिए संभावित पट्टाधारक को ही अपनी दोनों क्रेनें देने के पक्ष में था। इसके अलावा, ये दो क्रेनें हमारे पिछले प्रशुल्क प्रस्ताव में यथा उल्लिखित नई एचएमसी की खरीद करने के हमारे उद्देश्य को पूरा करती पाई गई थी अर्थात् क) उत्तराई दर बढ़ाना ख) सही प्रिवेंटिव अनुश्रवण सुनिश्चित करते हुए उपलब्धता सुनिश्चित करना। इसलिए, एक नई क्रेन में निवेश करने की बजाय दो क्रेनें पट्टे पर लेना और एक क्रेन पट्टे पर लेना सही पाया गया था। तदनुसार, नई एचएमसी की खरीद नहीं की गई थी।

(ख). दो गैन्ट्री अनलोडरों की खरीद:

इस उपस्कर का प्रमुख उपयोग तथा लाभ रेलवे वैगनों से कार्गो की उत्तराई है ताकि 40 प्रतिशत तक उत्तराई समय में बचत अर्जित करने के लिए एक्सक्वेटरों द्वारा किए जाने वाले वैगन क्षतियाँ से बचा जा सके और वैगन उत्तराई के लिए पूर्ण मेनुअल लेबर से बचा जा सके।

लौह अयस्क हमारे टर्मिनल से निर्यात के लिए वैगनों से यही कार्गो उत्तराई की जाती है। लौह अयस्क बाजार जो 2009-10 तथा 2010-11 में शीर्ष पर था, निर्यात शुल्क और रेलवे माड़े में वृद्धि होने पर वर्ष 2011-12 से कमी आनी शुरू हो गई थी तथा अंतर्राष्ट्रीय बाजार में लौह अयस्क की कीमत में गिरावट आई थी। इसके अलावा, ओडिशा राज्य द्वारा लौह अयस्क खनन का प्रतिबंध पिछले तीन वर्षों से लौह अयस्क बाजार के पूरी तरह गिरने की वजह है।

अक्षरशः, 2011-12 की दूसरी छमाही से वीएसपीएल में प्रहस्तित लौह अयस्क मात्रा लगभग शून्य है। इसलिए, लौह अयस्क बाजार में सुधार होने और हमारे टर्मिनल से निर्यात के लिए पर्याप्त मांग दोबारा होने तक इन दो गैन्ट्री वैगन अनलोडरों में निवेश नहीं करना उचित समझा गया था। तदनुसार, बेहतर समय के लिए यह निवेश टाल दिया गया था।

(ग). ईक्यू-9 बर्थ की मरम्मतें और सुदृढीकरण:

जैसाकि पिछले प्रशुल्क प्रस्ताव में सूचित किया गया था, अगस्त 2010 के दौरान, ईक्यू-9 बर्थ में मृदा सब्सिडेन्स बर्थिंग ढांचे की एयरेंट लेटरल आवागमन के साथ देखा गया था। हमारे बर्थ

के डिजाइनर के नेतृत्व वाली विशेषज्ञ समिति ने एक प्रारम्भिक अध्ययन किया था जिससे यह पता चला था कि मरीन ढांचे इन टेक्ट हैं और विस्तृत निरीक्षणों और जाँचों के आधार पर उक्त समिति ने स्टेकर रिव्लेमिंग नींव को पाइल्स स्पोर्टिंग के लिए चारों ओर मृदा पर 6 मीटर की गहराई तक भूमि सुधार की सिफारिश की थी। इसके बारे में हमारे पत्र सं. 01:01:001/1708/2010-11 दिनांक 26 मार्च 2011 द्वारा वीपीटी को सूचित किया गया था और उस आधार पर, पिछले प्रशुल्क चक्र में ₹ 1464.10 लाख का केपेक्स पूर्वानुमानित किया गया था।

वीपीटी ने अपने पत्र आईईएनजी/ईई(परि)/ईक्यू8प्रतिशत/ईक्यू9/158 दिनांक 2 जून 2011 में डायग्राम वॉल की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए और अधिभार की वजह से पृथ्वी दबाव के लिए ढांचा रिलीव करते हुए विशेषज्ञों के दल द्वारा अनुशंसाओं को सीमित करने की बजाय आईआईटी. जैसे संस्थान से विशिष्ट अध्ययन/अनुशंसाएं भेजने के बारे में सूचित किया था।

तदनुसार, एक सेवानिवृत्त आईआईटी. प्रोफेसर द्वारा ईक्यू-9 में मृदा स्थिति पर एक अध्ययन रिपोर्ट दिनांक 7 जुलाई 2011 वीपीटी को सौंपी थी।

4 अगस्त 2011 को सी.ई., वीपीटी के साथ फॉलो-अप बैठक के दौरान, वीपीटी को आईआईटी. जैसी प्रख्यात सरकार एजेंसी द्वारा डायग्राम वॉल (एनडीटी जांच) की नीतिक जांच करने के लिए सूचित किया गया था।

वीपीटी से हमारे पत्र सं. 01:01:001/753/2011-12 दिनांक 12 अगस्त 2011 में अनुरोध किया गया था कि आईआईटी. द्वारा और प्रमुख जांच तबित सम्पूर्ण लाइम ग्राउंटिंग तथा बैंड ड्रेनों के संस्थापन द्वारा मृदा सुदृढीकरण गतिविधि करने की अनुमति दी जाए। आईआईटी., चेन्नई द्वारा एनडीटी जांच विभिन्न प्राथमिक जांचों जैसे अंडरवॉटर विडियोग्राफी, मरीन ढांचों की अल्ट्रासाउंड जांच आदि के बाद 26 जून 2012 तक पूरी कर ली गई थी। 20 अक्टूबर 2012 को वीपीटी के साथ अगली बैठक के दौरान, वीपीटी ने समुद्रीय इंजीनियरिंग विभाग, आईआईटी. चेन्नई द्वारा किए गए ढांचागत स्थिरता विश्लेषण अध्ययन प्राप्त करने और इसे प्रस्तुत करने पर जोर दिया था। तदनुसार उक्त अध्ययन रिपोर्ट तैयार की गई थी और 5 फरवरी 2013 को रिपोर्ट वीपीटी को जमा की थी। इसी बीच, वीपीटी ने चैनलों को -16.10 मीटर तक गहरा करने का कार्य हाथ में लिया था और 20 जून 2013 को अध्यक्ष, वीपीटी के साथ हमारी बैठक के दौरान, वीपीटी अधिकारियों ने -16.10 मीटर के निकर्षित स्तर पर हमारे बर्थों की स्थिरता के संबंध में अपनी चिंता व्यक्त की थी। हमने मूल बर्थ डिजाइन तथा ढांचागत स्थिरता विश्लेषण के लिए आईआईटी., चेन्नई द्वारा किए गए अद्यतन अध्ययन रिपोर्ट प्रस्तुत करते हुए उनकी चिंता को संबोधित किया था जो यह पुष्टि करती है कि हमारे बर्थ -14.5 मीटर की गहराई के लिए डिजाइन तथा निर्मित किए गए थे तथा वे -16.10 मीटर तक निकर्षण के लिए वे स्थायी हैं।

वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 जनवरी 2014 में सूचित किया है कि उनके भय को दूर करने के लिए विस्तृत अध्ययन किया

जाएगा क्या हमारे बर्थ -16.10 मीटर निकर्षित जुबाव की आवश्यकताओं को ध्यान में रखेंगे। स्वयं वीपीटी ने यह अध्ययन बर्थ संरचनाओं की मौजूदा स्थिति के सापेक्ष हमारे मूल तथा अद्यतन डिजाइन रिपोर्टों की गहराई से जांच करने/जांच करने के लिए समुद्री इंजीनियरिंग विभाग, आई.आई.टी., चेन्नई को सौंपा था। वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 अप्रैल 2014 द्वारा वीएसपीएल से इस अध्यय को रु० 20.00 लाख की लागत पर प्रयोजित करने के लिए कहा था। आई.आई.टी. द्वारा 20 मई 2014 से एक सप्ताह के लिए अध्ययन किया गया था और वीपीटी को मसौदा रिपोर्ट दिनांक 24 जुलाई 2014 को भेजी गई थी जिससे यह प्रकट हुआ था कि हमारे बर्थ -16.10 मीटर की निकर्षित गहराई सहन करने में समर्थ हैं।

तथापि, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 12 अगस्त 2014 में सूचित किया है कि आई.आई.टी. की रिपोर्ट जांचाधीन है तथा पूर्ण होने पर बोर्ड के अनुमोदन से आगे की कार्रवाई की जाएगी और सूचित किया जाएगा।

इस प्रकार, हमारे द्वारा यथा प्रस्तावित बर्थ सुदृढीकरण का कैपिटल कार्य हमारे लगातार प्रयासों और ऊपर बताए गए कदमों के बावजूद लाइसेंसदाता के रूप में वीपीटी के अनुमोदन की चाह में अकेले नहीं किया जा सका। इसलिए, इसपर मौजूदा प्रशुल्क चक्र में कार्य करने का प्रस्ताव किया गया है।

(घ). एक्विजम पार्क में भंडारण यार्ड का विकास:

इस केपेक्स पर कार्य नहीं करने का कारण यह है कि वीपीटी ने आज की तारीख तक यह भूमि हमें हस्तांतरित नहीं की है जबकि यह मुद्दा 2007 से लंबित है जब वीपीटी बोर्ड ने 23 जुलाई 2007 को 40.05 एकड़ के लिए आबंटन अनुमोदित किया था। इस असामान्य विलंब में घटी घटनाओं का क्रम नीचे संक्षिप्त रूप से बताया गया है:-

(i). आबंटन की समीक्षा करने के बाद वीपीटी ने इसे 30.5 एकड़ कर दिया था और 23 दिसम्बर 2010 को संशोधित आबंटन के लिए बोर्ड अनुमोदन के बाद सरकार को अनुमोदन के लिए भेजा था जबकि हमारे लाइसेंस करार में एक्विजम पार्क में भूमि के आबंटनका प्रावधान किया गया है।

(ii). मंत्रालय ने अपने पत्र दिनांक 17 जून 2011 द्वारा स्पष्ट किया है कि पहले से अनुमोदित रियायत करार के अधीन आबंटन के मद्देनजर आगे के अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है।

(iii). सरकारी भूखंडों के आबंटन पर प्रतिबंध के संबंध में कैबिनेट के अनुदेशों दिनांक 18 अगस्त 2011 के आधार पर, हमारा भूमि आबंटन लंबित रखा गया था। तत्पश्चात, इन कैबिनेट अनुदेशों पर वीपीटी रियायतप्राप्तकर्ताओं के मामले में 30 जुलाई 2012 को छूट प्रदान की गई थी।

(iv). वीपीटी ने हमारा आबंटन प्रस्ताव दोबारा 16 मार्च 2013 को कैबिनेट अनुदेशों के साथ अपने बोर्ड के समक्ष पेश किया था और वार्षिक पट्टा मोड पर 16 अप्रैल 2013 को 30.5 एकड़ भूमि के आबंटन के अनुमोदन की जानकारी वीएसपीएल को भेज दी थी। वीएसपीएल ने उक्त आबंटन के लिए अपनी सहमति संप्रेषित कर/दी थी।

(v). आबंटन के संप्रेषण की तारीख से छह महीने बीत जाने के बावजूद, भूमि हमें हस्तांतरित नहीं की गई थी और हम

		<p>समझ गए थे कि यह मामला इस आबंटन के लिए भूमि नीति 2010 की अनुप्रयोज्यता पर निर्णय लेने के लिए वीपीटी बोर्ड को प्रस्तुत किया गया है क्योंकि प्रारंभिक आबंटन 2007 में किया गया था जब भूमि नीति, 2004 प्रचलन में थी।</p> <p>(vi). यह देखना महत्वपूर्ण है कि स्वयं वीपीटी ने 2008 से 2013 के पांच वर्षों के लिए भूमि पट्टा किरायों के निर्धारण के लिए अपना प्रशुल्क प्रस्ताव में टीएमपी को पुष्टि की थी कि यह भूमि नीति दिशानिर्देश, 2010 के अनुसार है तथा वीएसपीएल को भूमि के आबंटन के संबंध में कोई विसंगति नहीं है जिसके लिए 2010 भूमि नीति दिशानिर्देशों के अधीन टीएमपी द्वारा निर्धारित प्रशुल्क के अनुसार पट्टा किरायों की अदायगी करने की जरूरत है।</p> <p>(vii). आखिरकार, एक्जिम पार्क में 30.5 एकड़ के आबंटन के लिए निबंधन एवं शर्तों के साथ आबंटन पत्र हमें 27 जनवरी 2014 को जारी किया गया था और वीएसपीएल ने एक वर्ष का अग्रिम किराया और एक वर्ष का वार्षिक पट्टा किराया प्रतिभूमि जमा रूप में भुगतान किया था।</p> <p>(viii). पट्टा विलेख पर कार्यवाही तथा अन्य हस्तांतरण औपचारिकताएं अभी पूरी की जानी है।</p> <p>(ix). जैसाकि प्राधिकारियों को जानकारी है, पट्टा करार के बिना, विकास कार्य शुरू करना संभव नहीं है क्योंकि बिना पट्टा करार के बिजली कनेक्शन के लिए आवेदन भी नहीं किया जा सकता।</p> <p>इसलिए, यह केपेक्स प्रस्ताव भी मौजूदा प्रशुल्क चक्र में अंतर्गत किया गया है।</p> <p>(परिशिष्ट-23)</p>
(ii).	चूंकि वर्ष 2013-14 पहले ही समाप्त हो चुका है, प्रपत्र 4क में प्रेषित अनुमानों को वर्ष 2014-15 से 2016-17 के अनुमानों में परिणामी संशोधन, यदि आवश्यक हो, के साथ लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अद्यतन किया जाए।	प्रपत्र 4क वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानों में अपेक्षित संशोधनों के साथ अद्यतन किया गया है।
(iii).	प्रपत्र 4क में लागत विवरण में सुविचारित परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित अचल परिसंपत्तियों के निवल मूल्य से मेल नहीं खाता है। उक्त दो वर्षों और 2013-14 के वास्तविकताओं के अन्तर का पुनर्मिलान करें।	पुनर्मिलान परिशिष्ट-22 में भेजा गया है।
(iv).	वर्ष 2013-14 में अनुमानित सकल प्रखंड में वास्तविक संवर्धनों एवं वर्ष 2014-15 से 2016-17 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित अनुमानित संवर्धनों को निपटान किए गए बिलों/जारी किए गए कार्य आदेशों/बजटीय कोटेशनों, जैसी भी स्थिति हो, की प्रतियों से प्रमाणित करें। प्रत्येक परिसंपत्ति के लिए वर्ष 2014-15 से 2016-17 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों की मौजूदा स्थिति भी भेजें।	बर्थों के सुदृढीकरण की शुरुआत तथा एक्जिम पार्क के विकास के लिए कार्य आदेश वीपीटी द्वारा भूमि के औपचारिक अनुमोदन/हस्तांतरण की प्रतीक्षा में अभी तक जारी नहीं किए गए हैं, जैसाकि ऊपर विस्तार से स्पष्ट किया गया है। तथापि, ये औपचारिकताएं अगले दो माह में पूरी होने की संभावना है जिसके आधार पर औपचारिक कार्य आदेश जारी किए जाएंगे। इन वेंपेक्स की महत्ता के मद्देनजर, जो अनिवार्य हैं और किसी भी कीमत पर इस प्रशुल्क चक्र में किए जाने की जरूरत है, प्राधिकारियों से हमारे केपेक्स अनुमान (परिशिष्ट 24) अनुमोदित करने का अनुरोध किया गया है जोकि बर्थ सुदृढीकरण तथा एक्जिम पार्क विकास के लिए हमारे विशेषज्ञ दल के साथ विचार-विमर्श से तैयार किए गए हैं। हम पुष्टि करते हैं कि हमारे अनुमानों के बीच बहुत अधिक भिन्नता नहीं होगी और कार्य आदेश जारी किए जाएंगे।
(v). (क).	प्रपत्र 4क पूर्णतः लंदे पेनामेक्स पोत की बर्थिंग में समर्थ बनाने के लिए बर्थ फ्रंट से 50 मीटर तक कटरफ्रंट क्षेत्र के लिए वर्ष 2014-15 में रु० 820.80 लाख के संवर्धन दर्शाता है। एलए के अनुच्छेद 3.9(x)(i) के अनुसार, यह	परिचालनों तथा हमारी परियोजना के अनुरक्षण चरण के दौरान लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारी के दायित्वों के लिए खंड 3.9 दिया गया है। विशिष्ट खंड 3.9(x)(i)(क) प्राथमिक खंड है जिसमें यह कहा गया है कि केपिटल निवेश लाइसेंसधारी की

	लाइसेंसदाता का दायित्व है कि प्रवेश चैनल डुबाव अनुरक्षित किया जाए और बर्थ के समीप डुबाव 10.70 मीटर निकर्षित किया जाए। इसके अलावा, एलए के अनुसार, लाइसेंसधारी अर्थात् वीएसपीएल की लागत तथा जिम्मेदारी पर केपिटल निकर्षण करने के लिए लाइसेंसदाता का दायित्व है। इस संदर्भ में, यह दर्शाने के लिए एलए में प्रावधानों का संदर्भ दें कि जल फ्रंट क्षेत्र के निकर्षण से संबंधित प्रस्तावित केपेक्स लाइसेंस करार में प्रावधानों का अनुपालन करता है।	लागत तथा जिम्मेदारी पर वीपीटी द्वारा किया जाएगा। जैसाकि विदित है, परिचालन चरण के दौरान केपिटल निकर्षण अर्थात् केवल बर्थ (बर्थफ्रंट) के समीप केपिटल निकर्षण।
(ख).	उपयुक्त केपेक्स के संदर्भ में कृपया स्पष्ट करें कि क्या वीपीटी के बर्थ पर आने वाला कोई पोत वीएसपीएल द्वारा की जाने वाली चैनल की गहराई से कोई लाभ प्राप्त करेगा। यदि हां, सूचित करें कि क्या वीपीटी और वीएसपीएल ने वीपीटी द्वारा व्युत्पन्न लाभ के लिए लागत अथवा राजस्व की हिस्सेदारी के लिए कोई व्यवस्था की है। यदि ऐसी व्यवस्था नहीं की गई है तो अनुमानित व्यय को वीपीटी बर्थ में आने वाले पोतों के लिए प्रोद्भूत लाभ से उपयुक्ततः समायोजित किया जाए।	वीपीटी प्रवेश चैनल और बर्थ फ्रंट से 50 मीटर दूर उत्तरी आर्म में आंतरिक हारबर चैनलों को गहरा करवा रहा है। इसलिए, वीएसपीएल को अपने बर्थों के समीप 50 मीटर तक -16.10 मीटर तक गहराई करनी होगी। एक बार यह हो गया तो वीएसपीएल के बर्थ आंतरिक हारबर के उत्तरी आर्म में बहुकार्गो पेनामेक्स पोतों के प्रहस्तन में समर्थ हो जाएगा क्योंकि वीपीटी के अन्य बर्थ ईक्यू-2 से ईक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-2 से डब्ल्यूक्यू-5 चैनलों को -16.10 मीटर तक गहराई सहने के लिए अभी सुदृढ़ बनाया जाना है। इसलिए, वीपीटी बर्थों में आने वाले पोत भी लाभ व्युत्पन्न करेंगे क्योंकि वे वीपीटी बर्थों के डुबाव से वीएसपीएल बर्थों पर खाली किए जा सकेंगे। तथापि, इस संबंध में वीपीटी के साथ लागत अथवा राजस्व की हिस्सेदारी के लिए कोई व्यवस्था नहीं है।
(ग).	सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धनों के लेखा पर क्षमता, यदि कोई हो, में संवर्धनों का निर्धारण।	हमारे संशोधित पूर्वानुमानों में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों को विधिवत् लेखा में लेते हुए क्षमता निर्धारित की गई है।
(vi).	वीएसपीएल ने एक्विजम पार्क में भंडारण यार्ड के विकास के लिए वर्ष 2016-17 में ₹0 47.48 करोड़ के पूंजी व्यय का प्रस्ताव किया है। वीएसपीएल ने पिछले प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में इसके लिए ₹0 44.98 करोड़ का पूंजी व्यय परिकल्पित किया था और प्राधिकरण ने आदेश के पैरा 11(xiii)(क)(v) में उल्लिखित कारणों से इसे संशोधित कर ₹0 42.62 करोड़ कर दिया था। यह इस शर्त के अधीन सुविचारित किया गया था कि यदि वास्तविकताओं की समीक्षा के समय यह पाया जाता है कि प्रस्तावित निवेश वर्ष 2013-14 में व्यवहारित नहीं किए गए हैं तो इस कारण से वीएसपीएल को प्रोद्भूत लाभ निर्धारित किया जाएगा और अगले प्रशुल्क चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। इस संबंध में, वीएसपीएल एवं वीपीटी को प्रशुल्क वैधता अवधि के समाप्त होने की प्रतीक्षा किए बिना तत्काल प्राधिकरण को सूचित करने करना था। वीएसपीएल और वीपीटी दोनों में से किसी ने भी सूचित नहीं किया था कि एक्विजम पार्क से संबंधित केपेक्स पिछले चक्र में व्यवहारित नहीं किया गया है। इस स्थिति के बारे में प्राधिकरण को नहीं बताने के कारण स्पष्ट करें। यह दिखाई देता है कि एक्विजम पार्क में भूमि के विकास के लिए प्रस्तावित पूंजी व्यय वर्ष 2013-14 में व्यवहारित नहीं किया गया है। वीएसपीएल वर्ष 2011-12 से 2013-14 तथा 2014-15 (सितम्बर 2014 तक) के लिए वीएसपीएल को प्रोद्भूत अतिरिक्त अधिशेष परिमाणित करे। इस चक्र में निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में समायोजन के लिए इस संबंध में विस्तृत गणनाएं भेजें। सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों के लेखा पर क्षमता में संवर्धन निर्धारित किए जाने चाहिए और भेजें।	यह पूंजी व्यय पिछले प्रशुल्क चक्र में व्यवहारित क्यों नहीं किया गया था के संबंध में हमारी स्थिति प्रश्न 6(i) - नियोजित पूंजी के हमारी जवाब में विस्तार से स्पष्ट किया गया था। वीपीटी के साथ हमारे नियमित फॉलो अप तथा प्रयासों के बावजूद यह विलंब हमारे नियंत्रण से बाहर है और हमें उम्मीद है कि प्रशुल्क चक्र के दौरान अनुमोदन प्राप्त हो जाएगा। तथापि, हम प्राधिकारियों से निवेदन करते हैं कि हमारे पिछले प्रशुल्क चक्र में 2012-13 तथा 2013-14 के लिए हमारी यातायात मात्रा ₹0 47.48 करोड़ के इस केपेक्स की प्रभाव की वजह से 2012-13 तथा 2013-14 के हमारे पूर्व पूर्वानुमानों के स्थान पर 2012-13 के लिए 6.75 मिलियन टन और 2013-14 के लिए 7.09 मिलियन टन के उच्चतर स्तर पर पूर्वानुमानित किया गया था। इस प्रस्तावित केपेक्स के बिना, 2012-13 तथा 2013-14 के उक्त वर्धित शुपट अर्जित किए जाने के लिए पूर्वानुमानित नहीं किए जा सके थे। इसलिए, कोई लाभ प्रोद्भूत हुआ नहीं कहा जा सकता क्योंकि पूर्वानुमानित राजस्व अधिशेष 2012-13 तथा 2013-14 के लिए कम किए गए वार्षिक शुपट की वजह से कम हो जाएगा जिसे इस केपेक्स के अभाव में पुनः परिकल्पित किया जाना जरूरी है। ऐसी अप्रत्याशित घटनाएं व्यावहारिक रूप से हो जाती हैं और हमारे नियंत्रण से बाहर हैं। इसलिए, प्राधिकारियों से अनुरोध है कि इसे चालू प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए पिछले प्रशुल्क चक्र में हमें प्रोद्भूत लाभ नहीं देखा जाए।
(vii).	यह पुष्टि करें कि प्रत्येक वर्ष में सम्पूर्ण प्रस्तावित व्यय उसी	पुष्टि की गई है कि प्रत्येक वर्ष में सम्पूर्ण प्रस्तावित व्यय उसी

	वर्ष के बही खातों में पूंजीकृत किया जाएगा और समान धनराशि की परिसंपत्तियां बिल्कुल उसी वर्ष में परिचालन के लिए भौतिक रूप से उपलब्ध करवाई जाएंगी। इस संबंध में, यह ध्यान में रखा जाए कि प्रगतिशील पूंजी उसपर प्रतिलाम स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए नियोजित पूंजी हेतु गिनती नहीं की गई है।	वर्ष के बहीखातों में पूंजीकृत किया जाएगा और बिल्कुल उसी वर्ष में परिचालन के लिए भौतिक रूप से उपलब्ध करवाया जाएगा।												
(viii).	पुष्टि करें कि क्या सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित निवेश/संवर्धन लाइसेंस करार के अनुसार है।	यह पुष्टि की गई है कि सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित निवेश/संवर्धन हमारे लाइसेंस करार के अनुसार हैं।												
(ix).	निर्धारित प्रारूप का प्रपत्र 4ख अपेक्षा करता है कि यहां दिए गए विवरणों के अनुसार सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित प्रत्येक परिसंपत्ति से संबंधित ब्योरे उपलब्ध करवाए जाएं। वीएसपीएल ने अपेक्षित प्रपत्र 4ख नहीं भेजा है। वीएसपीएल क्षमता में संवर्धन, अतिरिक्त यातायात/व्यवसाय, इकाई परिचालन लागत में कटौती अथवा परिचालनात्मक कुशलता में कोई सुधार के रूप में प्रस्तावित निवेश का प्रभाव परिमाणित करते हुए विधिवत् भला गया प्रपत्र 4ख भेजे। चूंकि वित्तीय वर्ष 2013-14 समाप्त हो चुका है, वर्ष 2013-14 में सकल प्रखंड में संवर्धनों के संदर्भ में अपेक्षित ब्योरे भी भेजें।	क्षमता/अतिरिक्त यातायात के लिए संवर्धनों के रूप में प्रस्तावित निवेश के प्रभाव को विधिवत् परिमाणित करते हुए प्रपत्र 4ख अब वर्ष 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों के साथ भेजा गया है।												
(7).	कार्य पूंजी:													
(i).	प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 कार्य पूंजी का अनुमान लगाने के लिए दो माह की संपदा आय तथा रेलवे टर्मिनल प्रभागों पर विविध देनदारों का अनुमान लगाने के लिए प्रतिमानक विनिर्दिष्ट करता है। आधे माह के कार्गो प्रहस्तन राजस्व पर विविध देनदारों का अनुमानन दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है।	विविध देनदार अब खंड 2.9.9 के अनुसार हमारी प्रचालनात्मक आय के दो माह पर अनुमानित किए गए हैं। हमारे मामले में, संपदा तथा रेलवे टर्मिनल प्रभागों से आय महापत्तनों के मामले में लागू नहीं हैं।												
(ii).	प्रपत्र 4क दर्शाता है कि वार्षिक वास्तविक वस्तुसूची उपभोग चालू परिसंपत्तियों का हिस्सा माना जाता है। यह 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.99 में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाया गया है। कार्य पूंजी में स्वीकृतियोग्य वस्तुसूची 2011-12 से 2013-14 की पूर्व अवधि तथा 2014-15 से 2016-17 के भविष्य अनुमानों के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार संशोधित करें।	खंड 2.9.9 के प्रतिमानकों के अनुसार, वस्तुसूची इंधन के अलावा हमारे पुर्जें उपभोग के छह माह पर ली गई है - परिशिष्ट 25।												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>मंडार उपभोग (लाखों में)</th><th>6 माह</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011-12</td><td>461</td><td>230</td></tr> <tr> <td>2012-13</td><td>224</td><td>112</td></tr> <tr> <td>2013-14</td><td>248</td><td>124</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	मंडार उपभोग (लाखों में)	6 माह	2011-12	461	230	2012-13	224	112	2013-14	248	124
वर्ष	मंडार उपभोग (लाखों में)	6 माह												
2011-12	461	230												
2012-13	224	112												
2013-14	248	124												
(8).	कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधि के बीच व्यय तथा नियोजित पूंजी का आबंटन:													
	वीएसपीएल कार्गो प्रहस्तन गतिविधि तथा पोत संबंधित गतिविधि के लिए गतिविधि-वार लागत विवरण तैयार करने के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए आबंटन के संदर्भ में निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजे:													
(i).	पुष्टि करें कि क्या कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधियों के लिए लागत विवरण लागत प्रारूप के प्रपत्र 5 में दिए गए सामान्य अनुदेशों के अनुसार तैयार किए गए हैं।	पुष्टि की गई है कि कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधियों के लिए लागत विवरण प्रपत्र 5 में दिए गए सामान्य अनुदेश के अनुसार तैयार किए गए हैं।												
(ii).	निजी टर्मिनल प्रचालकों के लिए प्रशुल्क फाइलिंग प्रस्तावों के प्रपत्र 5ख में टिप्पणी के अनुसार, मुख्य गतिविधियों एवं उप-गतिविधियों के लिए लागत विवरण भेजे जाने की जरूरत है। जबकि वीएसपीएल ने मुख्य गतिविधियों जैसे कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधित गतिविधि के लिए लागत विवरण भेजे हैं, इसने परंपरागत साधनों द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि तथा बल्क मेंटेरियल हैंडलिंग सिस्टम (बीएमएचएस) के अधीन उप-गतिविधि-वार लागत विवरण जोकि वैज्ञानिक तथा कल्पित आधार, जैसाकि नीचे दिया गया है, पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप गतिविधि वार लागत	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन मुख्य गतिविधियों एवं उप गतिविधियों के लिए लागत विवरण अब भेजे गए हैं।												

	विवरण दाखिल करने के लिए अक्टूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त विशिष्ट सलाह के बावजूद नहीं भेजे हैं। वीएसपीएल बीएमएचएस तथा परंपरागत साधनों के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो के लिए उप-गतिविधि-वार लागत विवरण भेजे। दो उप गतिविधियों के बीच परिसंपत्तियों के आबंटन के संबंध में प्राधिकरण द्वारा की गई टिप्पणी ध्यान में रखें जैसाकि नीचे दिया गया है। ऐसा करते समय, यह सुनिश्चित करें कि इन दो उप गतिविधि वार लागत विवरणों के आंकड़े कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लागत विवरण में आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं।	
(iii).	पिछले संशोधन के दौरान, प्राधिकरण ने पैरा 11(xiv) में बीएमएचएस तथा परंपरागत कार्गो प्रहस्तन के बीच एकसमान रूप से वीएसपीएल द्वारा किए गए सामान्य व्ययों के आबंटन से संबंधित कुछ टिप्पणियां की थीं। वीएसपीएल को अगले प्रशुल्क संशोधन में आदेश में दी गई टिप्पणी पर विचार करते हुए वैज्ञानिक तथा कल्पित आधार पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि लागत विवरण दाखिल करने की सलाह दी गई थी। वीएसपीएल को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि वार लागत विवरण तैयार करते समय पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदत्त सलाह का अनुपालन करने की सलाह दी जाती है।	बीएमएचएस तथा परंपरागत प्रहस्तन के बीच सामान्य व्यय पिछली बार प्राधिकारियों की टिप्पणी पर विधिवत् विचार करने के आधार पर आबंटन किया गया है - परिशिष्ट 26क।
(iv).	इन दो उप-गतिविधियों के बीच व्ययों तथा नियोजित पूंजी के आबंटन का आधार स्पष्ट करें।	सामान्य व्यय बीएमएचएस तथा परंपरागत प्रहस्तन के अधीन प्रहस्तित कार्गो के अनुपात में आबंटित किए गए हैं। नियोजित पूंजी निम्न आधार पर दो उपगतिविधियों के बीच आबंटित की गई है - (क). अधिकांश परिसंपत्तियों का उक्त दो उपगतिविधियों में सीधा आबंटन। (ख). कुछ परिसंपत्तियों का प्रभाजन उपगतिविधियों के बीच समान रूप से किया गया है और (ग). शेष परिसंपत्तियों के लिए बर्त समता के अनुपात में। उक्त दो उप-गतिविधियों के बीच परिसंपत्तियों का आबंटन दर्शाते हुए विस्तृत विवरण संलग्न (परिशिष्ट 26ख) किया गया है।
ग.	दरमान	
(1).	सामान्य निबंध एवं शर्तों की अनुसूची 1.2	
	टिप्पणी 8(ii) में व्याज की दंडात्मक दर 16.25 प्रतिशत प्रस्तावित की गई है। इसे प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर (जोकि वर्तमान में 14.75 प्रतिशत है) से ऊपर 2 प्रतिशत पर अद्यतन किए जाने की जरूरत है।	अद्यतन कर 16.75 प्रतिशत किया गया है।
(2).	अनुसूची 2.1.1 बर्थ किराया प्रभार	
	यह प्रस्ताव बर्थ किराया प्रभारों में 260 प्रतिशत की ऊध्वमुखी संशोधन की मांग करता है। तथापि, यह देखा गया है कि तटीय पोत के लिए बर्थ किराया में प्रस्तावित वृद्धि 412 प्रतिशत होती है। यह प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए तटीय पोत दरों के पुर्नकथन की वजह से दिखाई देता है। 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 6.1.2 दरमानों के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय पर विनियम दर के संदर्भ में तटीय पोत दरों के पुर्नकथन की अनुमति नहीं देता है। वीएसपीएल प्रचलित विनियम दर के लिए तटीय पोत हेतु दरों के पुर्नकथन के लिए समाधान किए बिना प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए तटीय पोत के लिए प्रस्तावित	संशोधित प्रस्ताव में संशोधन किया गया है।

	बर्थ किराया प्रभार संशोधित करें।	
(3).	अनुसूची 2.1.2. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार	
(i).	यह दिखाई देता है कि तटीय पोत के लिए 6 घंटे तक के प्रथम स्लैब के लिए रु 0.042 की दर रु 0.42 होनी चाहिए। प्रस्तावित मसौदा दरमानों में इसकी जांच करें तथा सही करें, यदि आवश्यक हो।	प्रस्तावित दरमान में टाइपिंग त्रुटि सही कर दी गई है।
(ii).	पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के पैरा सं. 11(XXi) में, वीएसपीएल को दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करने के प्रयोजन के लिए मौजूदा प्रावधानों/आउटपुट मानकों के युक्तिकरण के लिए एक सुविश्लेषित पृथक प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी। तथापि, वीएसपीएल ने मौजूदा प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में हमारे सुझाव का पालन नहीं किया है और इसलिए पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदत्त सलाह दोहराई गई है।	हमारी अधिकांश यातायात मात्रा तट क्रेन द्वारा प्रहस्ति की जाती है और पोत क्रेन मात्रा केवल 11 प्रतिशत है। इसलिए, जलयान क्रेनों के साथ प्रहस्ति कार्यों के लिए वीपीटी के आउटपुट मानक अब प्रस्तुत किए गए हमारे संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ दाखिल किए गए हमारे वर्तमान दरमान में दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करने के लिए अंगीकृत किए गए हैं।
(4).	अनुसूची 2.2. पोतों को पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार	
	विदेशगामी पोत के लिए पोतों को पानी की आपूर्ति के लिए प्रभारों में वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है। तथापि, तटीय पोत के लिए प्रशुल्क में वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है जोकि प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में तटीय पोत दरों के पुनर्कथन की वजह से दिखाई देता है। वीएसपीएल, 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.1.2 में विनिर्दिष्ट प्रावधान का अनुपालन करे जैसाकि बर्थ किराया प्रभारों पर हमारे पूर्व प्रश्न में उल्लेख किया गया है।	संशोधित प्रस्ताव में सही किया गया है।
(5).	अनुसूची 3.8. तट प्रहस्तन प्रचालन	
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लागत विवरण में प्रदर्शित केवल 7 प्रतिशत घाटे के विरुद्ध तट प्रहस्तन प्रचालनों में प्रस्तावित 12.5 प्रतिशत तक वृद्धि अर्थात् रु 40 प्रति टन से रु 45 प्रति टन का औचित्य बताएं।	रु 40/टन का प्रशुल्क स्टॉकपाइल, उच्च स्लॉकिंग तथा कार्गो लदाई के लिए एकल कार्गो स्थानांतरण हेतु संविदाकार को भुगतान की गई वास्तविक लागत के आधार पर निर्धारित किया गया था। रेलवे रैकों की उपलब्धता में कमी और ग्राहकों द्वारा कार्गो निकासी में विलंबों की वजह से कार्गो के वर्धित विराम समय तथा स्थान अभाव की वजह से, हमारे टर्मिनल के भीतर एवं वैगनों पर कार्गो की लदाई के समय एक से अधिक पाली आवश्यक बनाई गई है। इसलिए, प्रस्तावित वृद्धि विभिन्न अतिरिक्त कार्यों की तुलना में केवल बहुत मामूली है जोकि पहले नहीं किए गए थे जैसे स्टॉकपाइल में वापिस रखने के लिए रेलवे ट्रैकों से स्पिलेज कार्गो का संग्रहण। वैगनों पर कार्गो दबाव के लिए उपस्कर की अतिरिक्त तैनाती और रैक आबंटन में रेलवे से वरीयता प्राप्त करने के लिए वैगनों में अधिक लदाई दर अर्जित करने की आवश्यकता है।
(6).	अनुसूची 4.1. 104 टन हारबर मोबाइल क्रेन	
(i).	पिछले प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 100 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार रु 36.70 प्रति टन है। वीएसपीएल ने प्राधिकरण द्वारा पिछली बार अनुमोदित 104 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार को चुनौती दी थी और मामला न्यायाधीन है तथा मामला निपटान के लिए लंबित है। माननीय उच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 22 दिसम्बर 2011 द्वारा रिट याचिका का निपटान लंबित रखते हुए रु 72.75 प्रति टन की पूर्व-संशोधित दर वसूल करने के लिए वीएसपीएल को अनुमति देते हुए अंतरिम राहत दी है। एचएमसी से आय का अनुमान लगाने के लिए, वीएसपीएल ने पिछले आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित स्तर पर रु 36.70 प्रति टन की इकाई दर पर विचार किया है जबकि वास्तव में वीएसपीएल माननीय न्यायालय द्वारा प्रदत्त अंतरिम राहत के अनुसार 100 टन एचएमसी	प्रारंभ में, हमने निवेदन किया था कि हमने वास्तव में हमारी एचएमसी दर में कटौती रु 72.75/टन से रु 64/टन, जो हमारे प्रथम प्रशुल्क आदेश दिनांक 15-4-2007 में टीएएमपी द्वारा निर्धारित दर थी, प्रस्तावित की थी। दूसरा प्रशुल्क आदेश दिनांक 27-3-2009 पारित करते समय हमारे पूर्व नुकसानों पर विचार करते हुए रु 64.00/टन की यह दर 12.5 प्रतिशत वृद्धि के साथ बढ़ाकर रु 72.75/टन की गई थी। दोबारा, टीएएमपी ने तीसरा आदेश दिनांक 15-11-2011 पारित करते समय, मुख्यतः सेल तथा अन्य ग्राहकों को प्रदत्त रियायतों तथा छूटों की अस्वीकृति की वजह से 12.5 प्रतिशत तक कटौती की गई है परन्तु सम्पूर्ण प्रशुल्क मदों में 12.5

किराये के लिए रु 72.75 प्रति टन वसूल करता है। चूंकि मामला न्यायाधीन है, इस मद के लिए दर में संशोधन अर्थात् प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित रु 36.70 से (वीएसपीएल द्वारा रु 72.75 प्रति टन वसूल की जा रही है) रु 64 प्रति टन किए जाने की मांग के कारण बताएं।

प्रतिशत तक कटौती करने की बजाय केवल हमारी एचएमसी दर में 50 प्रतिशत तक कटौती करते हुए आरोपित अधिशेष की संपूर्ण कटौती की थी।

अब, यह मामला न्यायाधीन है और हमने लंबित रिट याचिका में हमारे दावों के पूर्वाग्रह के बिना हमारा वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल किया है ताकि प्राधिकारियों द्वारा 1-4-2014 से प्रशुल्क का निर्धारण किया जा सके, हमने हमारा प्रशुल्क प्रस्ताव और लागत विवरण दिशानिर्देशों के अनुसार तैयार किया है। तदनुसार, एचएमसी से आय टीएमपी की अनुमोदित दर रु 36.70/टन पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए "मौजूदा प्रशुल्क कॉलम" के अधीन पूर्वानुमानित की गई है। अन्य शब्दों में, हमारी रिट याचिका के परिणाम के बावजूद, हम प्राधिकारियों के अनुमोदन के अधीन केवल 1-4-2014 से रु 64/टन वसूल करना चाहते हैं।

पिछले प्रशुल्क आदेश में प्राधिकारियों ने अन्य पत्तनों की एचएमसी दरों से तुलना करते हुए रु 36.70/टन की दर निर्धारित की थी जोकि स्वचलित आधार पर निर्धारित की गई थी जहां एचएमसी दर निविदाओं के माध्यम से ली गई थी।

यह निवेदन है कि यह दृष्टिकोण मौलिक रूप से सही नहीं है क्योंकि यह गैर-तुलनीय की तुलना है। अन्य पत्तनों में क्रैन सीमित निवेश तथा सुनिश्चित न्यूनतम मात्रा के साथ गैर-बीओटी प्रचालकों द्वारा उपलब्ध करवाई जाती है जिनके जोखिमों की स्थिर अंतर-पत्तन तथा अंतर-पत्तन प्रतिस्पर्धा, विनियामक परिवर्तनों, अस्थिर आर्थिक परिस्थितियों और अनिश्चित कारोबारी वातावरण के लिए सदैव स्वयं को सब्सिडिजिंग करते हुए हमेशा भारी दीर्घविधि निवेश के साथ बीओटी प्रचालक से तुलना नहीं की जा सकती।

तथापि, कुछ पत्तनों में स्वचलित आधार पर प्रचलित एचएमसी दरें, जोकि नीचे दी गई हैं, भी देखी जाएं।

(क). कोलकाता पत्तन न्यास - फरवरी 2014 से रु 62.40 पीएमटी।

(ख). पारादीप (ओएसएल) - 12000 मी.ट. के लिए रु 37 पीएमटी और उसके बाद प्रत्येक 1000 टन के लिए 5 प्रतिशत वर्धित दर अधिक आउटपुट।

(ग). चेन्नई राधा - 2012 से रु 73 पीएमटी (रॉयल्टी हिस्सेदारी से पत्तन रु 33 पीएमटी)।

हमारा निवेदन है कि बीओटी प्रचालक की सेवाएं यह जांच करने के संदर्भ में देखी जानी चाहिए कि क्या उसकी आरओसीई 16 प्रतिशत अथवा अधिक है तथा इस संदर्भ में एचएमसी दर कम करते हुए बहुत महत्वपूर्ण राजस्व क्षति (कार्गो का ऊर्ध्वाकार स्थानांतरण) न्यायसंगत और सही नहीं हो सकता विशेषतः इससे प्रशुल्क दिशानिर्देशों के 202-वर्ष में दिए गए अनुसार पत्तन को उचित तथा सही प्रतिफल सुनिश्चित करने का प्रशुल्क निर्धारण उद्देश्य बुरा नहीं होगा।

टीएमपी ने कुछ मामलों में सही कहा है कि संपन्न सेवाओं/कार्गो के लिए प्रशुल्क उपलब्ध करवाई गई अवसरबना सुविधाओं के आधार पर उचित पत्तन में भी निम्न हो सकती है।

	हमारे टर्मिनल के ग्राहकों को एचएमसी से तट प्रहस्तन, कार्गो की रत्तांकन तथा परेषण सहित स्टीवडोरिंग से एकीकृत सेवाएं ऑफर करता है। कुछ ग्राहक एचएमसी सेवाओं के साथ केवल स्टीवडोरिंग प्राप्त करने का चयन करते हैं और यदि सेवा की मात्रा बढ़ती है तो इसका हमारे राजस्व पर गंभीर प्रभाव पड़ेगा तथा हमारे निवेश की कम वसूली होगी तथा यह जोखिम 2008 दिशानिर्देशों के अधीन अन्य बीओटी अथवा केवल स्वचालित आधार के अधीन महापत्तनों में उपलब्ध करवाई गई क्रेनों में नहीं है। इस प्रकार हमारी एचएमसी दरें अन्य पत्तनों से पूर्णतः तुलनीय नहीं हैं।
(6)	एचएमसी के किराया प्रभार में मांग की गई वृद्धि 74 प्रतिशत है जिसे कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत वितरण में 7 प्रतिशत के औसत अनुमानित घाटा के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं।
(7)	अनुसूची 4.5. बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए सामग्री प्रहस्तन प्रणाली बीएमपीएल ने मोबाइल होपर, कन्वेयर तथा स्टेकर एव रिक्वेमिंग और वैगन लदाई सेवा के लिए मौजूदा दरों को कम करते हुए रु० 161.70 प्रति टन से रु० 159.50 प्रति टन करने के लिए बीएमएस के लिए मौजूदा प्रभारों को कम करने का प्रस्ताव किया है परन्तु 104 मी.ट. हारबर मोबाइल क्रेन से कार्गो की उतराई के लिए दर को रु० 36.70 से बढ़ाकर रु० 64.00 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है। एकीकृत टर्मिनल सेवाएं प्राप्त करने के लिए दर रु० 152.70 से कम करके रु० 150 करने का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:
(8)	बीएमएस के चुनिंदा घटकों में कटौती प्रस्तावित करने और केवल एक मद अर्थात् मोबाइल हारबर क्रेन का प्रयोग के लिए दर में वृद्धि प्रस्तावित करने का आधार और कारण स्पष्ट करें। बीएमपीएल द्वारा प्रेषित किए जाने वाले बीएमएस के लागत विवरण के संदर्भ में प्रस्तावित कटौती/वृद्धि का औचित्य बताएं।
(9)	बीएमएस द्वारा कही गई बात के संदर्भ में कि प्रशुल्क में प्रस्तावित कटौती दर्शाने के लिए है, वर्षवार अतिरिक्त राजस्व परिमाणित करते हुए प्रस्तावित कटौती के मद्देनजर प्रहस्तन किए जाने के लिए संभावित अतिरिक्त यातायात दर्शाएं।
(10)	चुनिंदा प्रशुल्क अर्थात् तट प्रहस्तन प्रभार और एचएमसी प्रभार में वृद्धि की मांग किए जाने परन्तु अन्य कार्गो संबंधित प्रभारों अर्थात् घाटशुल्क, विलंबशुल्क, स्टीवडोरिंग आदि में वृद्धि की मांग नहीं किए जाने के कारण स्पष्ट करें जबकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए 7 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है।
	एचएमसी हमारी महत्वपूर्ण परिसंपत्ति है जोकि अभियांत्रिक तथा परंपरागत प्रणाली दोनों के अधीन प्रहस्तित कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग की जाती है। एचएमसी दर व्यवस्थित करने की आवश्यकता ऊपर पहले ही स्पष्ट की जा चुकी है। यह तथ्य दिया गया है कि हम हमारी रियायत अवधि का एक तिहाई से अधिक पहले ही पूरा हो चुका है, यह अनिवार्य पाया गया है कि भारी लागत से पहले से संस्थापित इस प्रणाली का प्रयोग करने के लिए ट्रेड को आकर्षित किया जाए। तदनुसार, मोबाइल होपर्स, कन्वेयरर्स, स्टेकरों सह रिक्लेमर्स तथा वैगन लोडर को शामिल करते हुए सामग्री प्रहस्तन प्रणाली के घटक शुल्कधारित किए गए थे और परंपरागत पद्धति के अधीन तट प्रहस्तन की समान लागत पर विचार करते हुए उनकी दरें उपयुक्तता का की गई थी।
	तट प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि की मांग करने के कारण ऊपर पहले ही स्पष्ट किए गए हैं। घाटशुल्क घाट के समय-समय पर उपयोग के लिए वसूल किया जाता है जोकि एक निश्चित निवेश है। कार्गो के ऊर्ध्वाकार उतराई का हमारा मौलिक प्रचालन निष्पादित करने के लिए एचएमसी हमारी महत्वपूर्ण परिसंपत्ति है। उसी समय, एचएमसी से राजस्व क्रेनों की अप्रत्याशित खराबी के साथ बोलाटाइल तथा अनिश्चित है परिणामस्वरूप और पोतों के खोने से राजस्व की हानि के अलावा प्रतिबद्ध उतराई अर्जित नहीं करने के लिए विलंबशुल्क है। इसके अलावा, कई ग्राहक हमारी पूर्ण सेवाएं प्राप्त नहीं कर रहे हैं और एचएमसी सेवाओं के साथ केवल स्टीवडोरिंग प्राप्त

		<p>कर रहे हैं। एचएमसी लागत अद्यानक खराबी तथा उनके मुख्य पुर्जों को बदलने के नददेनजर प्रशुल्क चक्र के दौरान लागतों में अद्यानक वृद्धि के अधीन हैं। इसलिए एचएमसी दर न केवल इन जोखिमों को कवर करने के लिए सही रहेगी अपितु हमारे निवेश पर सही प्रतिलाभ सुनिश्चित करने में भी सही रहेगी।</p> <p>एकमात्र आधार पर भी, ₹0 64/टन की एचएमसी दर तर्कसंगत है क्योंकि हमारी दो एचएमसी प्रचानात्मक पट्टे पर है जिसपर हमारी संशोधित किराया दर ₹0 39.8/टन है। हमारी अपनी दो क्रैनों के मामले में लागत विवरण नीचे दर्शाए गए हैं:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>लागत तत्व</th><th>लागत प्रति घंटा</th><th>लागत प्रति टन (₹0)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ईंधन</td><td>4410</td><td>9.80</td></tr> <tr> <td>जनशक्ति</td><td>3360</td><td>7.47</td></tr> <tr> <td>एमसी</td><td>7636</td><td>16.97</td></tr> <tr> <td>उपभोज्य</td><td>1680</td><td>3.73</td></tr> <tr> <td>बीमा</td><td>600</td><td>1.33</td></tr> <tr> <td>पोत क्षतियां</td><td></td><td>0.50</td></tr> <tr> <td>कार्यालय उपरिचय, मूल्यहास तथा ब्योज</td><td></td><td>39.8</td></tr> <tr> <td colspan="3">से पहले प्रचालन लागत।</td></tr> </tbody> </table>	लागत तत्व	लागत प्रति घंटा	लागत प्रति टन (₹0)	ईंधन	4410	9.80	जनशक्ति	3360	7.47	एमसी	7636	16.97	उपभोज्य	1680	3.73	बीमा	600	1.33	पोत क्षतियां		0.50	कार्यालय उपरिचय, मूल्यहास तथा ब्योज		39.8	से पहले प्रचालन लागत।		
लागत तत्व	लागत प्रति घंटा	लागत प्रति टन (₹0)																											
ईंधन	4410	9.80																											
जनशक्ति	3360	7.47																											
एमसी	7636	16.97																											
उपभोज्य	1680	3.73																											
बीमा	600	1.33																											
पोत क्षतियां		0.50																											
कार्यालय उपरिचय, मूल्यहास तथा ब्योज		39.8																											
से पहले प्रचालन लागत।																													
(9).	वीएसपीएल गणनाओं के साथ स्थापित करे कि वर्ष किराया, तट प्रहस्तन प्रभार, एचएमसी के किराया प्रभार आदि में मांग की गई वृद्धि, यदि अनुमोदित की जाती है, वीएसपीएल अनुमानित घाटा स्थिति कवर करने में समर्थ होगा और वृद्धि की विभिन्न प्रावधानों के लिए अनुमोदन अनुमानित घाटा स्थिति को पार नहीं करेगा।	वीएसपीएल ने इस बिन्दु का जवाब नहीं दिया है।																											
(10).	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 4.2.2 अधिकतम पांच वर्षों की अवधि में यथामूल्य दरें चरणबद्ध रूप से हटाने के लिए है। इस सन्दर्भ में वीएसपीएल निम्न करे:																												
(i).	उक्त कार्यों के प्रहस्तन के समय प्रहस्तन की लागत और विशेष मामले, यदि कोई हो, के अन्तर्गत पर बिजली सामानों तथा मशीनरी के लिए दरें प्रस्तावित करे।	वर्तमान में हम बिजली सामानों का प्रहस्तन नहीं करते हैं। इसलिए मौजूदा दर को जारी रखा जाए।																											
(ii).	बिजली सामानों के लिए 0.30 प्रतिशत की मौजूदा दर के स्थान पर 0.003 प्रतिशत और मशीनरी के लिए 0.16 प्रतिशत के स्थान पर 0.0016 पर कम दर प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करें।	बिजली सामानों और मशीनरी के लिए मौजूदा दरों में कोई परिवर्तन किया गया दिखाई नहीं देता है।																											

9.2. वीएसपीएल ने अपने पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2014 के कवर के अधीन अपना प्रस्ताव समीक्षित और संशोधित किया था और 2013-14 के लिए लेखापरीक्षित वित्तीय विवरण के साथ 2013-14 के वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अद्यतन किए गए लागत विवरण प्रस्तुत किए थे।

9.3. संशोधित लागत विवरणों में वीएसपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2014 द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे दिए गए हैं:-

- वीएसपीएल ने वर्ष 2013-14 के वास्तविकताओं से लागत विवरणों को अद्यतन किया है और वर्ष 2014-15 से 2016-17 के अनुमान भी संशोधित किए हैं। इसने वर्ष 2013-14 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक रिपोर्ट भी भेजी है।
- वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए यातायात अनुमान संशोधित किए गए हैं। 20 नवम्बर 2014 के अद्यतन किए गए प्रस्ताव के सापेक्ष इसके 10 मार्च 2014 के प्रारंभिक प्रस्ताव के अनुसार अनुमानित यातायात नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(टनों में)

वर्ष	10 मार्च 2014 के प्रारंभिक प्रस्ताव के	20 नवम्बर 2014 के अद्यतन किए गए
------	--	---------------------------------

	अनुसार	प्रस्ताव के अनुसार
2014-15	5750000	5350000
2015-16	5952500	6425000
2016-17	62,50125	7023250

- (iii). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए टर्मिनल की निर्धारित क्षमता 7.70 मिलियन टन के समान स्तर पर बनाए रखी गई है जैसाकि पिछले प्रशुल्क चक्र में किया गया था।
- (iv). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानित आय संशोधित यातायात के अनुसार संशोधित की गई है।
- (v). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानित प्रचालन लागतें और प्रबंधन उपरिव्यय वर्ष 2013-14 के वास्तविक के आधार पर और पहले सुविद्यमित 7 प्रतिशत के स्थान पर 6 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करते हुए अद्यतन किया गया है।
- (vi). सकल प्रखंड में संवर्धन बिना किसी बदलाव के इसके मूल प्रस्ताव में व्यवस्थित किए गए हैं।

9.4. वीएसपीएल द्वारा प्रेषित अद्यतन किए गए लागत विवरणों के अनुसार प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए समग्र लागत स्थिति का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा प्रशुल्क पर अनुमान		
		2014-15	2015-16	2016-17
(i).	यातायात (टनों में)	53,50,000	64,25,000	70,23,250
(ii).	कुल प्रचालन आय	8762.76	10590.87	11854.34
(iii).	कुल प्रचालन लागत (मूल्यहास, प्रबंधन उपरिव्यय और एफएमई-एफएमआई सहित)	7826.37	9011.38	10079.55
(iv).	नियोजित पूंजी	21563.32	22731.22	25872.41
(v).	आरओसीई	3450.13	3636.99	4139.59
(vi).	निवल अधिशेष/(घाटा)	(2513.74)	(2057.51)	(2364.80)
(vii).	2007-08 और 2008-09 के संचयित नुकसान (2009-10 से 2011-12 तक 3 वर्षों में समायोजित)	-	--	--
(viii).	2009-10 और 2010-11 के लिए संचयित नुकसान (2011-12 से 2013-14 तक 3 वर्षों में समायोजित)	-	-	-
(ix).	पूर्व नुकसानों के समायोजन के बाद निवल अधिशेष/(घाटा)	(2513.74)	(2057.51)	(2364.80)
(x).	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-29%	-19%	-20%
(xi).	तीन वर्षों की औसत	-22.69%		

9.5. मौजूदा प्रशुल्क पर वीएसपीएल द्वारा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन दाखिल किए गए समेकित एवं गतिविधिवार लागत विवरणों और उपगतिविधिवार लागत विवरणों के अनुसार अनुमानित लागत स्थिति का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	विवरण	प्रचालन आय				निवल अधिशेष/घाटा				निवल अधिशेष/घाटा प्रतिशत में			औसत
		2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	
(i).	समेकित	8762.76	10590.87	11854.34	31207.97	-2513.74	-2057.51	-2364.80	-6936.05	-29%	-19%	-20%	-22.69%
(ii).	पोत संबंधित बर्थ किराया	308.22	368.31	412.56	1089.09	-1,130.50	-1,523.60	-1,471.12	-4,125.18	-367%	-414%	-357%	-379%
(iii).	कार्गो संबंधित -	8454.55	10222.56	11441.78	30118.88	-1,383.24	-533.91	-893.68	-2,810.83	-16%	-5%	-8%	-10%
(iv).	बल्क मेटिरियल प्रहस्तन	2901.30	3664.80	4122.90	10689.00	-1433.44	-953.58	-	3508.46	-49%	-26%	-27%	-34%
(v).	परंपरागत प्रहस्तन	5553.25	6557.76	7318.88	19429.89	50.20	419.67	227.76	-697.63	1%	6%	3%	3%

9.6. वीएसपीएल ने हमारे प्रश्नों का जवाब भेजते समय आवरण पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2014 में वीएसपीएल द्वारा फेस किए गए कई यूनिट मुद्दों पर निम्नलिखित शिकायतें उठाई गई हैं जैसाकि प्रशुल्क आदेश पारित करते समय सही प्रोत्साहन और उपयुक्त निवारण के लिए विजाग पत्तन में बहु-कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए केवल बीओटी बल्क कार्गो टर्मिनल है:

- (i). वीएसपीएल बर्थों ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के वाणिज्यिक प्रचालन वर्ष 2004 से शुरू किए गए थे और 15-4-2007 तक वैधता के साथ टीएएमपी का प्रथम प्रशुल्क आदेश दिनांक 31-3-2005 वीपीटी के दरमानों का अंगीकरण मात्र था जिसके अनुसार वीएसपीएल एचएमसी दर रु0 64 /टन थी। 31-3-2011 तक वैधता के साथ दूसरा आदेश दिनांक 27-3-2009 प्रथम प्रशुल्क चक्र में पूर्व नुकसानों के हिस्से पर विचार करते हुए सभी सेवाओं के वीएसपीएल दरमानों में 12.5 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है जो वर्धित एचएमसी दर रु0 72.75/टन हो गई थी। जब दूसरे प्रशुल्क आदेश में वीएसपीएल दरमान में सेवाओं की सभी मदों पर 12.5 प्रतिशत की एकसमान वृद्धि की गई थी, तीसरे प्रशुल्क आदेश दिनांक 15-11-2011 में, दूसरे आदेश में की गई 12.5 प्रतिशत की वृद्धि वापिस की गई थी परन्तु एकल सेवा पर ऐसी कटौती का प्रभाव स्पष्ट करने के लिए कोई और अवसर दिए बिना एचएमसी दर पर केवल 50 प्रतिशत की सीमा तक।
- (ii). बीओटी प्रचालक की सेवाएं इस संदर्भ में देखी जाएंगी कि क्या प्रशुल्क प्रस्ताव प्रचालक को उचित और सही प्रतिलाम (वर्तमान में नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत) सुनिश्चित करता है विशेषतः जब प्रशुल्क 2005 दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किया जाता है।
- (iii). 10 वर्षों से अधिक के वीएसपीएल प्रचालनों के बावजूद, इसकी परियोजना ने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन यथा अनुमत निवेश पर 16 प्रतिशत का अपेक्षित प्रतिलाम अर्जित किया है। नीचे दर्शाया गया वित्तीय निष्पादन प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अनुसार नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत के स्वीकार्य प्रतिलाम और लेखापरीक्षित वित्तीय आंकड़ों के अनुसार वास्तविक प्रतिलाम के बीच भारी कमी प्रकट होती है।

(रु करोड़ों में)

वित्तीय वर्ष	मात्रा (लाख टनों में)	राजस्व (करोड़ों में)	रॉयल्टी (रु0 करोड़ों में)	लाम/हानि	16 प्रतिशत वार्षिक की दर से निवेश पर स्वीकार्य प्रतिलाम	16 प्रतिशत आरओआई के प्रति कमी
2004-05	8.27	4.31	0.24	(6.42)	13.95	20.37
2005-06	15.94	14.49	0.79	(11.29)	13.95	25.24
2006-07	23.72	30.45	1.10	(7.03)	13.95	20.98
2007-08	38.85	56.30	1.74	(12.29)	13.95	26.24
2008-09	46.79	64.87	2.28	(5.08)	13.95	19.03
2009-10	64.36	97.92	5.64	14.17	13.95	(0.22)
2010-11	64.91	106.47	4.43	16.04	13.95	(2.09)
2011-12	55.56	98.31	3.92	8.51	13.95	5.45
2012-13	57.69	109.45	4.18	12.44	13.95	1.51
2013-14	55.29	105.68	3.99	5.46	13.95	8.50
कुल	431.38	687.24	28.30	14.50	139.50	125.00
औसत	43.14	68.73	2.83	1.45	13.95	12.50

इस प्रकार, वीएसपीएल प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाम अर्जित नहीं कर सका था और यह प्रतिलाम अर्जित नहीं करने में संचयी कमी रु0 135.00 करोड़ है। यह रु0 13.95 करोड़ वार्षिक के स्वीकार्य प्रतिलाम के अलावा 17 वर्षीय रियायत अवधि की शेष अवधि में वसूल किया जाएगा।

- (iv). उपर्युक्त विसंगति अधिक कार्गो थ्रुपुट अर्जित करने के लिए और सरवाइवल के लिए बहुत प्रतिस्पर्धा के लेखा पर संग्रहीत वास्तविक निम्नतर दर की बजाय अनुमोदित दरमानों में प्रशुल्क चक्र के राजस्व की गणना की वजह से सृजित हुई थी। यह कल्पित आय की गणना करने और उसपर प्रतिलाम की गणना से हुआ था। दुर्भाग्यवश, खंड 2.16.1 उल्लेख करता है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 जो दरमान में निर्धारित दरें हैं अधिक दरें हैं और पत्तन निम्नतर दरें वसूल कर सकता है, यदि वह ऐसा करना चाहे। सभी ग्राहक इस खंड का पूरा लाम ले रहे हैं और छूट तथा रियायतों पर जोर दे रहे हैं जोकि वीपीटी के स्टीवडोरों के बीच विजाग पत्तन में बृहत् प्रतिस्पर्धी परिदृश्य में देना मुश्किल था जो टीएएमपी द्वारा विनियमित नहीं किए जाते हैं और अन्य बीओटी जिनके प्रशुल्क 2008 दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किए जाते हैं।

- (v). वीएसपीएल को छूट प्रदान करने अथवा पहले से किए गए निवेशों के सकल कम उपयोग के जोखिम पर व्यवसाय खोने के बीच चयन करना होगा और छूट न तो वाणिज्यिक निर्णयों के आधार पर दी जाती हैं और न ही वे मात्रा छूट होती हैं। सेल, एक पीएसयू के साथ किए गए दीर्घावधि करार के परिप्रेक्ष्य में विस्तृत नोट सेल द्वारा निर्धारित ऑफर करने की अनिवार्यता जोकि हमारे दरमान के लिए छूट प्राप्त दर है जिसके बिना ईक्यू-8 बर्थ का उपयोग सकल रूप कम उपयोग किया रह जाएगा, इस बारे में प्राधिकरण को भेजे गए जवाबों में पहले ही सूचित किया जा चुका है। प्राधिकरण जानता है कि सेल जोकि विजाग पत्तन में कोयले का सबसे बड़ा आयातक है, के पास उसके कोयला आयातों का प्रहस्तन करने के लिए अब कई विकल्प हैं और वीएसपीएल टर्मिनल से पड़ोसी पत्तनों को चले जाने का डर हमेशा बना रहता है यदि वीएसपीएल प्रशुल्क पड़ोसी पत्तनों से प्रतिस्पर्धी नहीं होता है।
- (vi). प्राधिकरण ने अपने पिछले प्रशुल्क आदेश में यह मानते हुए रु0 5298.04 लाख की छूट जोड़ी थी कि विभिन्न प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा निम्नलिखित दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है, छूटों/रियायतों पर विचार नहीं किया गया है और आय में जोड़ा गया बताया गया है। प्राधिकरण से अनुरोध किया गया है कि छूट/रियायतें प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.10., 2.16.1 और 4.1 के अधीन सुविचारित की जा सकती हैं परन्तु इसे प्राधिकारियों द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया है।
- (vii). बल्क कार्गो बीओटी टर्मिनल के रूप में वीएसपीएल परिचालनात्मक परिस्थितियां बहु-कार्गो प्रहस्तन कर रहा है जैसाकि प्रशुल्क प्रस्ताव में पहले ही बताया गया है, यूनीक हैं और सेल तथा अन्यो को छूट/रियायतें स्वीकृत जारी रखने से 16 प्रतिशत आरओसीई का उचित प्रतिलाभ अर्जित करने में कमी का संघटन होगा जैसाकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में स्वीकृत किया गया है और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के 2.2(ii) के अधीन यथा निर्धारित उचित प्रतिलाभ सुनिश्चित करने का प्रशुल्क उद्देश्य अर्जित नहीं किया जाएगा।
- (viii). वीएसपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 1.7 के अधीन विशेष मामले के रूप में प्रदत्त छूटों/रियायतों पर विचार किया है।
- (ix). केपिटल कार्यों पर प्रस्तावित निवेशों के संबंध में, इस प्राधिकरण से प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रेषित स्पष्टीकरण के अलावा नीचे दिए गए और निवेदन किए गए हैं।
- (क). बर्थ ढांचे तथा घाट का सुदृढीकरण:
यह निवेश करने के लिए औचित्य और जरूरत हमारे पिछले प्रशुल्क प्रस्ताव में विस्तार से दिए गए थे। परिस्थितियां जिसके अधीन यह कार्य मौजूदा प्रशुल्क चक्र में करना होगा, विस्तार से बताया गया है जोकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में दिया गया है।
- (ख). एक्जिम पार्क में 30.00 एकड़ की अतिरिक्त भूमि का विकास:
इस अतिरिक्त भूमि को विकसित करने का औचित्य और जरूरत हमारे पिछले प्रशुल्क प्रस्ताव में पहले ही विस्तार से स्पष्ट किया गया है और परिस्थितियां जो मौजूदा प्रशुल्क चक्र में में इस कार्य को पूरा करने के लिए विलंब की वजह है भी पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में विस्तार से स्पष्ट किया गया है। जैसाकि यहां बताया गया है, एक वर्ष के अग्रिम किराये और प्रतिभूमि जमा के भुगतान के बाद भूमि पट्टा करार वीपीटी से 20-11-2014 को ही प्राप्त हुआ है और तदनुसार यह कार्य करने और मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पूरा करने की जरूरत है जोकि मौजूदा प्रशुल्क चक्र का हमारा पूर्वानुमानित थ्रुपुट अर्जित करने के लिए अनिवार्य है।
- (ग). ईक्यू-8 और ईक्यू-9 बर्थों के बर्थफ्रंट में केपिटल निकर्षण:
हम निवेदन करना चाहते हैं कि वीपीटी द्वारा आंतरिक हारबर बर्थों के उत्तरी आर्म में चैनलों को -16.10 मीटर तक गहरा करने की परियोजना दिसम्बर 2014 तक पूरा होने की करीब है और केवल हमारे बर्थ बहुकार्गो के पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन करने में समर्थ होंगे। इसलिए, -16.10 मीटर की निकर्षित गहराई के लिए 50 मीटर तक हमारे बर्थ फ्रंटों को निकर्षित करना अनिवार्य है और इस केपिटल निकर्षण को अगले दो महीनों में पूरा करने की जरूरत है ताकि वीएसपीएल न केवल वीएसपीएल के पेनामेक्स पोतों का प्रहस्तन करने में समर्थ होगा अपितु वीपीटी द्वारा चैनल निकर्षण के पूरा होने पर वीपीटी के पेनामेक्स पोतों को भी खाली करेगा। हमारे रियायत करार के खंड 3.9(i) के अनुसार, केपिटल निकर्षण वीपीटी के माध्यम से किए जाने का प्रस्ताव किया गया है जो अब मै0 ड्रेजिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड द्वारा उत्तरी आर्म चैनल निकर्षण कर रहा है।
- (ख). सामान्य कार्गो बर्थ (जीसीबी) विशाखापत्तन पत्तन के बाहरी हारबर में एकमात्र गहरा डुबाव बर्थ था, जिसमें आंतरिक हारबर के डुबाव से बाहर पहुंचने वाले पोत आंतरिक हारबर में प्रवेश करने के लिए खाली किए जाते हैं। मै0 स्टर्लाइट इंडस्ट्रीज लिमिटेड को सामान्य कार्गो बर्थ के आधुनिकीकरण का कार्य सौंपने के

बाद, कार्गो को खाली करने के लिए कोई उचित तथा उपयुक्त वैकल्पित व्यवस्था नहीं है। गैर-कोयला स्ट्रीमों के लिए ओबी-1 में वीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई वैकल्पित सुविधा एक बर्थ नहीं है परन्तु मेक शिफ्ट कन्वेयर है जो मुश्किल से गियर/वाले पोतों के लिए 6000 टन प्रतिदिन का आउटपुट देते हैं और गियररहित पोतों का प्रहस्तन नहीं कर सकते हैं और कार्गो उतराई के लिए घाट के अभाव की इनहेरेंट सीमांकन की वजह से सही कार्य नहीं किया जा सका था। इसके अलावा, चैनलों को गहरा करने की वजह से, वीपीटी ने केपिटल निकर्षण के लिए प्रत्येक वैकल्पित दिवस के रूप में विंडो अवधि कार्यान्वित की थी। चूंकि, इस पत्तन के किसी पत्तन उपयोक्ता की व्यवसाय योजना में यह परिकल्पित नहीं किया गया था, इसलिए इसने जुलाई 2013 से हमारी व्यवसाय मात्रा को गंभीर रूप से प्रभावित किया है। इसके अलावा, गहरा करने का कार्य पूरा होने तक, 11 मीटर से अधिक गहरे डुबाव के साथ पहुंचने वाले सभी पोतों के लिए जीसीबी से इतर कोई विकल्प नहीं है और यह बीओटी बर्थ में प्रचालनों की वजह से हुआ है, मोनोपोलिस्टिक स्थिति हमारे बर्थों के निष्क्रिय रहने के बावजूद उतराई प्रचालनों के लिए प्रतीक्षारत वीएसपीएल के लिए पोत बढ़ में भारी भीड़ को स्थानांतरित करने के अलावा है। चूंकि ये घटनाएं नहीं देख गई थीं, हम प्राधिकारियों से केवल अनुरोध करते हैं कि 2012-13 से हमारे वास्तविक कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने के समय उचित ढंग से इन स्थितियों पर विचार करें।

- (xi). हम प्राधिकारियों से इस तथ्य को देखने के लिए भी अनुरोध करते हैं कि विजाग में, हम हमेशा ग्राहकों के प्राप्ति अंत में हैं जिनके पास विजाग में प्रतिस्पर्धी सुविधाओं की उपलब्धता के मद्देनजर उच्च मोलभाव ताकत रखते हैं और उनके कार्गो के अतिविराम के लिए कोई ग्राहक कोई प्रभार अदा नहीं कर रहा है और प्लॉट किरायों का भुगतान करने में भी इच्छुक नहीं है जो हमारे जैसे बीओटी प्रचालकों को सीमित स्थान देता है पूरी तरह असहाय है। इसके अलावा, उनके कार्गो को कवर करने के संबंध में सक्षम प्राधिकारियों द्वारा परिकल्पित पर्यावरणीय सुरक्षा और प्रदूषण उपायों का अनुपालन सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी लेने के लिए कोई भी उपयोक्ता इच्छुक नहीं है। चूंकि ये अनिवार्य हैं, पर्याप्त लागत वाला यह दायित्व हमें दिया गया है। यह उपयोक्ताओं से वसूल करने की जरूरत है क्योंकि कार्गो स्वामियों से धूल निवारण सुरक्षा की अपेक्षा की जाती है।

10. संरक्षित फॉलोअप के बाद, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 दिसम्बर 2014 द्वारा अपना आंशिक प्रत्युत्तर भेजा था। इसलिए, वीपीटी को शेष प्रश्नों पर अपनी टिप्पणियां भेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 16 जनवरी 2015 द्वारा अनुस्मरण करवाया गया था। तदनुसार, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 6 मार्च 2015 द्वारा प्रत्युत्तर दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा प्रेषित जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब																																																						
1.	वर्ष 2013-14 के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात घटकवार भेजे।	वर्ष 2013-14 के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात नीचे दिया गया है:- <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>घटक</th><th>प्रहस्तित टनभार (लाख टनों में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">निर्यात</td></tr> <tr> <td>1</td><td>लोह अयस्क</td><td>0.26</td></tr> <tr> <td>2</td><td>मैगनीज अयस्क</td><td>0.07</td></tr> <tr> <td>3</td><td>सिलीकॉन मैगनीज अयस्क</td><td>0.07</td></tr> <tr> <td>4</td><td>स्टील</td><td>0.15</td></tr> <tr> <td>5</td><td>ग्रेनाइट</td><td>0.02</td></tr> <tr> <td>6</td><td>पिग आयरन</td><td>0.33</td></tr> <tr> <td colspan="3">आयात</td></tr> <tr> <td>7</td><td>बाक्साइट</td><td>3.43</td></tr> <tr> <td>8</td><td>कोल तार पिच</td><td>0.09</td></tr> <tr> <td>9</td><td>कोकिंग कोल</td><td>21.31</td></tr> <tr> <td>10</td><td>डोलोमाइट</td><td>1.28</td></tr> <tr> <td>11</td><td>फेरो मैगनीज अयस्क</td><td>0.17</td></tr> <tr> <td>12</td><td>जिप्सम</td><td>8.78</td></tr> <tr> <td>13</td><td>चूनापत्थर</td><td>2.28</td></tr> <tr> <td>14</td><td>मैगनीज अयस्क</td><td>8.02</td></tr> <tr> <td>15</td><td>पेट्रोलियम कोक</td><td>1.79</td></tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	घटक	प्रहस्तित टनभार (लाख टनों में)	निर्यात			1	लोह अयस्क	0.26	2	मैगनीज अयस्क	0.07	3	सिलीकॉन मैगनीज अयस्क	0.07	4	स्टील	0.15	5	ग्रेनाइट	0.02	6	पिग आयरन	0.33	आयात			7	बाक्साइट	3.43	8	कोल तार पिच	0.09	9	कोकिंग कोल	21.31	10	डोलोमाइट	1.28	11	फेरो मैगनीज अयस्क	0.17	12	जिप्सम	8.78	13	चूनापत्थर	2.28	14	मैगनीज अयस्क	8.02	15	पेट्रोलियम कोक	1.79
क्र. सं.	घटक	प्रहस्तित टनभार (लाख टनों में)																																																						
निर्यात																																																								
1	लोह अयस्क	0.26																																																						
2	मैगनीज अयस्क	0.07																																																						
3	सिलीकॉन मैगनीज अयस्क	0.07																																																						
4	स्टील	0.15																																																						
5	ग्रेनाइट	0.02																																																						
6	पिग आयरन	0.33																																																						
आयात																																																								
7	बाक्साइट	3.43																																																						
8	कोल तार पिच	0.09																																																						
9	कोकिंग कोल	21.31																																																						
10	डोलोमाइट	1.28																																																						
11	फेरो मैगनीज अयस्क	0.17																																																						
12	जिप्सम	8.78																																																						
13	चूनापत्थर	2.28																																																						
14	मैगनीज अयस्क	8.02																																																						
15	पेट्रोलियम कोक	1.79																																																						

		<table><tr><td>16</td><td>स्टीम कोयला</td><td>6.28</td></tr><tr><td>17</td><td>तैयार उर्वरक</td><td>0.43</td></tr><tr><td>18</td><td>उर्वरक कच्चा माल</td><td>0.20</td></tr><tr><td></td><td>जोड़</td><td>54.96</td></tr></table>	16	स्टीम कोयला	6.28	17	तैयार उर्वरक	0.43	18	उर्वरक कच्चा माल	0.20		जोड़	54.96
16	स्टीम कोयला	6.28												
17	तैयार उर्वरक	0.43												
18	उर्वरक कच्चा माल	0.20												
	जोड़	54.96												
2.	वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए क्रमशः 5.75 मी.ट., 5.95 मी.ट. और 6.25 मी.ट. यातायात का अनुमान लगाया है। वीएसपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात की उपयुक्तता और कैपिटल निकर्षण, बर्थ की मरम्मतें और सुदृढ़ीकरण तथा एक्जिम पार्क में अतिरिक्त प्लॉट के विकास पर वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश पर विचार करते हुए भी टिप्पणी करें।	पिछले पांच वर्षों अर्थात् 2009-10 से 2013-14 के दौरान वीएसपीएल द्वारा लाख टनों (एलटी) में प्रहस्तित यातायात क्रमशः 64.26 लाख टन, 64.27 लाख टन, 54.79 लाख टन, 57.16 लाख टन और 54.96 लाख टन है। वर्तमान वित्तीय वर्ष के प्रथम छह महीनों के दौरान अर्थात् सितम्बर 2014 तक, 26.26 लाख टन वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित किया गया था। प्रहस्तित उपर्युक्त यातायात के आधार पर और शुरु की गई पीपीपी परियोजनाओं के मद्देनजर, वीएसपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात उचित माना गया है।												
3.	वीएसपीएल ने सभी वर्षों 2014-15 के लिए मौजूदा स्तर अर्थात् 7.7 मी.ट. पर टर्मिनल की निर्धारित क्षमता व्यवस्थित की है। 2014-15 से 2016-17 के दौरान वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित पूंजी निवेश पर विचार करते हुए वीएसपीएल द्वारा प्रचालित टर्मिनल की क्षमता का निर्धारण भेजें।	मंत्रालय के पत्र सं. डीडब्ल्यू/डीटीओ-02/2009 दिनांक 22-5-2013 द्वारा संप्रेषित ई-8 और ई-9 बर्थों की निर्धारित क्षमता क्रमशः 3.68 एमटीपीए और 2.75 एमटीपीए है। दो बर्थों की क्षमता पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा संप्रेषित कार्यपद्धति के आधार पर निर्धारित की गई है अर्थात् सामान्य कार्गो बर्थों में कार्यदिवसों की सं. (उपलब्ध दिनों का 75 प्रतिशत अर्थात् 330 दिन), (पिछले तीन वर्षों के दौरान बर्थ में अर्जित अधिकतम बर्थ दिवस आउटपुट पर विचार करते हुए) अर्जित जलयान बर्थ दिवस आउटपुट द्वारा गुणा किया गया है।												
4.	<p>वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित घाटशुल्क और बर्थ किराया से वास्तविक आय का जोड़ क्रमशः 1311.47 लाख और ₹ 1494.78 लाख है। राजस्व हिस्सेदारी जब वर्षों के वार्षिक लेखों में वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित घाटशुल्क और बर्थ किराया आय पर 17.111 प्रतिशत की दर से एलए के अनुसार जब राजस्व हिस्सेदारी परिकलित की जाती है, इसके वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित ₹ 255.32 लाख और ₹ 299.88 लाख के स्थान पर क्रमशः वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए ₹ 244.41 लाख और ₹ 255.77 लाख परिगणित होता है।</p> <p>इसके अलावा, 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, अगले उच्चतम बोलीदाता की सीमा अर्थात् 12.81 प्रतिशत तक स्वीकार्य राजस्व हिस्सेदारी क्रमशः ₹ 168.01 लाख और ₹ 191.50 लाख परिगणित होता है। उसके विपरीत वीएसपीएल ने लागत विवरण में वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 293.20 लाख और ₹ 312.69 लाख के राजस्व हिस्सेदारी पास थू पर विचार किया है। यह स्पष्ट नहीं है कि लागत विवरण में वीएसपीएल द्वारा सुविचारित स्वीकृतियोग्य राजस्व हिस्सेदारी कैसे इसके वार्षिक लेखों के अनुसार वीपीटी को भुगतान किए गए राजस्व हिस्सेदारी से अधिक है। इस अन्तर और बेमेल के कारण वीएसपीएल से मांगे जा रहे हैं।</p> <p>इसी बीच, वीपीटी विस्तृत गणना के साथ एलए में प्राक्धानों के अनुसार वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए वीएसपीएल से वीपीटी द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व हिस्सेदारी के संबंध में ब्योरे भेजे। पुष्टि करें कि जीसीबी में वीएसपीएल द्वारा चलाए गए प्रचालनों से राजस्व</p>	<p>वीएसपीएल द्वारा वीपीटी को किए गए राजस्व भुगतानों तथा वीएसपीएल के लागत विवरणों में सुविचारित स्वीकार्य राजस्व हिस्सेदारी के लिए अन्तर वीएसपीएल से प्राप्त किया जाए।</p> <p>वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए वीएसपीएल से वीपीटी द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व हिस्सेदारी के संबंध में ब्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:</p> <table><tr><td></td><td>2011-12</td><td>2012-13</td><td>2013-14</td></tr><tr><td>सकल राजस्व</td><td>2292.02</td><td>2440.81</td><td>2333.36</td></tr><tr><td>सॉल्वेटी भुगतान</td><td>392.19</td><td>417.65</td><td>399.26</td></tr></table> <p>राजस्व में वीएसपीएल द्वारा जीसीबी में किए गए प्रचालनों से होने वाले भुगतान की हिस्सेदारी शामिल नहीं है।</p>		2011-12	2012-13	2013-14	सकल राजस्व	2292.02	2440.81	2333.36	सॉल्वेटी भुगतान	392.19	417.65	399.26
	2011-12	2012-13	2013-14											
सकल राजस्व	2292.02	2440.81	2333.36											
सॉल्वेटी भुगतान	392.19	417.65	399.26											

	हिस्सेदारी भुगतान, यदि कोई हो, शामिल नहीं किया गया है जो वीएसपीएल के साथ किए गए एलए से प्रवाह नहीं है।	
5.(i).	प्राधिकरण ने वीएसपीएल के पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश सं. टीएमपी/5/2011-वीएसपीएल दिनांक 11 अक्टूबर 2011 में, आदेश के अनुच्छेद 11 (ii) (ग) में निर्णय दिया था कि जीसीबी में फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों से संबंधित प्रशुल्क व्यवस्था और वीएसपीएल द्वारा ऑफर की गई बार्ज सेवाओं के लिए प्राधिकरण का अनुमोदन नहीं था। यह स्पष्ट किया गया था कि हालांकि ये सेवाएं वर्थ सं. ईक्यू 8 और ईक्यू 9 के लिए वीपीटी के साथ किए गए एलए द्वारा शासित नहीं हैं, इसे प्राधिकरण द्वारा विनियमित करने की जरूरत है क्योंकि ये सेवाएं महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 में सूचीबद्ध हैं। यदि ऑफर की गई सेवाओं के लिए वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को प्रदत्त प्राधिकरण लाइसेंस दायरे से बाहर रहता है और वीओटी करार से इतर है, तो वीपीटी को प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के संदर्भ में कार्रवाई शुरू करनी थी और इस संबंध में अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए 31 दिसम्बर 2011 तक का समय दिया गया था। तत्पश्चात्, सेल द्वारा किए गए संदर्भ के आधार पर प्राधिकरण ने अपने पत्र सं. टीएमपी/34/2003-विविध दिनांक 2 सितम्बर 2013 द्वारा वीपीटी से यह अनुरोध करते हुए समान बिन्दु दोहराया था कि पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदत्त सलाह का अनुपालन किया जाए और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के अनुसार तत्काल कार्रवाई शुरू करे तथा इस संबंध में 16 सितम्बर 2013 तक प्रस्ताव दाखिल करे। हालांकि वीपीटी ने अपने पत्र सं. आईटीआरए/एसबीई/एफटीएमपी/एमआईएससी दिनांक 28 जनवरी 2014 द्वारा इस संबंध में उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत था, परन्तु इस मामले में अभी तक वीपीटी से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। अतः, इसने यहां दोहराया है कि जीसीबी में वीएसपीटी को वीपीटी द्वारा प्राधिकृत प्रचालनों के लिए प्रशुल्क व्यवस्था अनुसरित की थी और वीएसपीएल द्वारा ऑफर की गई बार्ज सेवाओं के लिए प्राधिकरण का अनुमोदन नहीं है। वीपीटी पहले प्रदत्त सलाह के अनुसार अपना प्रस्ताव शीघ्र दाखिल करे।	जीसीबी में फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों से संबंधित प्रस्ताव के संबंध में, विशाखापत्तनम पत्तन में फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन बहुत पहले समाप्त हो गए थे और वर्तमान में फ्लोटिंग क्रेनें प्रचालित नहीं की जा रही हैं।
(ii).	स्पष्ट करें कि क्या वीपीटी और वीएसपीएल ने वीपीटी के बर्थों में वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के संदर्भ में किसी राजस्व की हिस्सेदारी के लिए कोई करार किया है। यदि ऐसा है तो ऐसी अर्जित राजस्व हिस्सेदारी और इसके वीपीटी के वार्षिक लेखों और पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान दाखिल किए गए लागत विवरण में भी दिया गया समान व्यवहार दर्शाएं।	वीपीटी के बर्थों में वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के संदर्भ में राजस्व की हिस्सेदारी के संबंध में, यह सूचित किया जाता है कि जब कभी कोई कार्गो वीपीटी बर्थों में वीएसपीएल सहित किन्हीं पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा प्रहस्तित किया जाता है, वीपीटी दरमानों में यथा लागू प्रभार वसूल की जाती है और संबद्ध पत्तन उपयोक्ता से पूर्ण रूप में संग्रहीत की जाती है। वैसे कोई एक्सप्रेस प्रावधान अथवा वीपीटी के बर्थों में वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के संदर्भ में किसी राजस्व की हिस्सेदारी के लिए वीपीटी और वीएसपीएल के बीच हुआ करार नहीं है।
6.	टिप्पणी-VI (2012-13) में वीएसपीएल द्वारा कही गई बातों में से एक यह है कि मनमाने तरीके से वीपीटी द्वारा संग्रहीत वैगन नुकसान के लिए वर्ष 2012-13 में वास्तविक व्यय में ₹0 59 लाख शामिल किया गया है। वीएसपीएल से वैगन क्षति के लिए राशि के संग्रहण पर	प्रचलित प्रक्रिया के अनुसार, जब कभी वैगन भारतीय रेलवे में प्रहस्तित की जाती है, भारतीय रेलवे के लिए कार्य करने वाला ट्रेन जांचकर्ता किन्हीं क्षतियों के लिए वैगनों की जांच करता है और वे पत्तन को रैकवार वैगन क्षति रिपोर्ट भेजते हैं। रैक संख्या के आधार पर, पत्तन

	संक्षिप्त नोट दे।	अधिकारी उन साइडिंग की जाच करते हैं जहां रैंक रखा जाता है और पत्तन उपयोक्ता पर क्षति बिल दिया जाता है जो उस तारीख तथा समय विशेष के लिए जिम्मेदार होता है। इसी तरह, मै0 वीएसपीएल में प्रहस्तित वैगनों पर भारतीय रेलवे द्वारा लिए गए वैगन क्षति रेलवे द्वारा उल्लिखित क्षति लागत के अनुसार मै0 वीएसपीएल के विरुद्ध बिल दिया जाता है।												
7.(i)	वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 के लिए 10 पालियों हेतु रु0 4,25,999 प्रति पाली की दर से अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान लगाया है और 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत की उपयुक्तता पर टिप्पणी करें।	वीपीटी ने टिप्पणी नहीं की है।												
(ii)	वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 में क्रमशः रु0 27.39 लाख और रु0 44.20 लाख की अनुरक्षण निकर्षण लागत की पुष्टि करें। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए अनुरक्षण निकर्षण हेतु वीएसपीएल पर वीपीटी द्वारा दिए गए बिलों की प्रतियां भेजें और इस अवधि के दौरान वीपीटी को वीएसपीएल द्वारा किए गए वास्तविक भुगतान दर्शाएं।	मै0 वीएसपीएल द्वारा वीपीटी को किए गए वार्षिक भुगतान नीचे दिए गए हैं: <table><tr><th>वर्ष</th><th>जमा निकर्षण दर प्रति पाली सेवा कर रु0 में अतिरिक्त</th><th>पालियों की सं.</th><th>वीपीटी को भुगतान की गई कुल राशि</th></tr><tr><td>2011-12</td><td>3,80,519/-</td><td>7</td><td>27,39,905/-</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>3,98,130/-</td><td>11</td><td>43,79,430/-</td></tr></table> वीपीटी द्वारा संलग्न किए गए उल्लिखित बिल संलग्न नहीं किए गए हैं। (किसी मामले में, वीएसपीएल ने दो महीनों फरवरी 2014 तथा मार्च 2014 के लिए अनुरक्षण निकर्षण पर वीपीटी द्वारा दिए गए बिलों की प्रतियां भेजी हैं।)	वर्ष	जमा निकर्षण दर प्रति पाली सेवा कर रु0 में अतिरिक्त	पालियों की सं.	वीपीटी को भुगतान की गई कुल राशि	2011-12	3,80,519/-	7	27,39,905/-	2012-13	3,98,130/-	11	43,79,430/-
वर्ष	जमा निकर्षण दर प्रति पाली सेवा कर रु0 में अतिरिक्त	पालियों की सं.	वीपीटी को भुगतान की गई कुल राशि											
2011-12	3,80,519/-	7	27,39,905/-											
2012-13	3,98,130/-	11	43,79,430/-											
8.(i)	पुष्टि करें कि वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित रु0 65.52 लाख तथा रु0 100.29 लाख के पट्टा किराये वीपीटी के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किराया अनुसूची तथा वीएसपीएल के साथ किए गए एलए के प्रावधानों के अनुसार है। वर्ष 2013-14 के लिए वीएसपीएल द्वारा भुगतान किया गया पट्टा किराया भी दर्शाएं।	वीएसपीएल ने वर्ष 2011-12 के लिए रु0 64.42 लाख, वर्ष 2012-13 के लिए रु0 65.62 लाख और वर्ष 2013-14 के लिए रु0 65.62 लाख पट्टा किराया का भुगतान किया है जिसमें सेवा कर शामिल है।												
(ii)	यह भी पुष्टि करें कि 121700 वर्ग मीटर भूमि और भवन के लिए वर्ष 2014-15 से 2016-17 हेतु अनुमानित पट्टा किराया लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार है।	पट्टा किराये पट्टा करार के प्रावधान के अनुसार 121700 वर्ग मीटर भूमि के लिए निम्नवत् अनुमानित किए गए हैं — 2014-15 रु0 65.62 लाख 2015-16 रु0 65.62 लाख 2016-17 रु0 65.62 लाख												
(iii)	वर्तमान प्रस्ताव में, वीएसपीएल ने एक्जिम पार्क में 30.5 एकड़ अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुमान भी लगाया है जोकि 27 जनवरी 2014 को वीपीटी द्वारा आवंटित किया बताया गया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें													
(क)	पिछले संशोधन के दौरान भी, वीएसपीएल ने वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 के लिए एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया था। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वीपीटी ने समर्थन किया था कि उक्त भूमि का आवंटन उसके न्यायाधिकार में है और इसलिए अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुमान पिछले संशोधन में प्राधिकरण द्वारा अनुमति दी गई थी। वर्तमान प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में, वीएसपीएल ने बताया है कि भूमि केवल जनवरी 2014 में आवंटित की गई थी। वीएसपीएल को भूमि के आवंटन में देरी का कारण स्पष्ट करें।	वीपीटी बोर्ड ने 27-11-2013 तक की अवधि के लिए कार्गो के भंडारण तथा प्रहस्तन के लिए वीओटी लाइसेंस करार के अनुसार अर्थात् 97,900 वर्ग मीटर के मुख्य पट्टा साथ उप-टर्मिनस वार्षिक पट्टा आधार पर एक्जिम पार्क क्षेत्र में अतिरिक्त भूमि 30.00 एकड़ की वीपीटी आवंटित भूमि अनुमोदित करने के लिए 23-12-2010 को संकल्प पारित किया था। अग्रिम रूप में एक वर्ष के किराये को शामिल करते हुए पट्टा राशियों के भुगतान के अधीन भूमि नीति दिशानिर्देश, 2004 के अनुसार दरमान (मूल मूल्य) के अनुसार वापसीयोग्य प्रतिभूमि जमा रूप में 5 वर्ष का किराया तथा सेवा कर के साथ दर वापसीयोग्य												

(ख).	<p>वीएसपीएल ने एक्जिम पार्क में भंडारण यार्ड के विकास के लिए वर्ष 2016/17 में ₹0 47.48 करोड़ का पूंजी व्यय प्रस्तावित किया था। वीएसपीएल ने पिछले प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में उसी मद के लिए ₹0 44.98 करोड़ का पूंजी व्यय परिकल्पित किया था और प्राधिकरण ने आदेश के पैरा 11(xiii)(क)(v) में उल्लिखित कारणों से ₹0 42.62 करोड़ कर दिया था। यह इस शर्त के अधीन सुविचारित किया गया था कि यदि वास्तविकताओं की समीक्षा के समय यह पाया जाता है कि प्रस्तावित निवेश वर्ष 2013-14 में व्यवहारित नहीं किया गया था, इस लेखा पर वीएसपीएल को प्रोद्भूत लाभ निर्धारित किया जाएगा और अगले प्रशुल्क चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। इस संबंध में, वीएसपीएल तथा वीपीटी से यह अपेक्षा की गई थी कि प्रशुल्क वैधता अवधि समाप्त होने की प्रतीक्षा किए बिना तत्काल प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा। न तो वीएसपीएल और न ही वीपीटी ने सूचित किया था कि एक्जिम पार्क से संबंधित कंपेक्स पिछले चक्र में व्यवहारित नहीं कर सका। इस स्थिति के बारे में प्राधिकरण को सूचित नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>प्रीमियम रूप में एक वर्ष का किराया और सरकार के अनुमोदन के अधीन तथा तदनुसार उपर्युक्त के लिए सरकार के अनुमोदन हेतु अनुरोध किया गया है। इस स्थिति में, महापत्तनों के लिए भूमि नीति, 2010 परिचालित की गई है और जिसके अनुसार वार्षिक मोड में देय पट्टा राशियां एक वर्ष का किराया सेवा कर के साथ वापसीयोग्य प्रतिभूति जमा है। इसके अलावा, सरकार ने पत्तन भूमि के सामान्य पट्टा को लंबित रखने के लिए पत्र दिनांक 8-8-2012 द्वारा निदेश जारी किया है और तथापि पत्र दिनांक 30-7-2012 द्वारा स्पष्ट किया गया है कि वीपीटी मामले जो मूल्यांकन के माध्यम से कार्यवाही किए गए हैं और आर्थिक मामले विभाग द्वारा निर्धारित कार्यपद्धति अनुमोदन तथा आगे कैबिनेट द्वारा अनुमोदित के लिए कैबिनेट का दोबारा अनुमोदन लेने की कार्यवाही करने की जरूरत नहीं है।</p> <p>पट्टा किराये वसूल करने में विसंगति के मद्देनजर 2004 अथवा 2010 नीति दिशानिर्देश के अनुसार है जिसके लिए पत्तन न्यास बोर्ड ने मामला मंत्रालय को भेजने के लिए संकल्प सं. 76/2013-14 दिनांक 5-9-2013 द्वारा संकल्पित किया था। इसके अलावा, वीपीटी बोर्ड ने कैबिनेट सचिवालय के लिए जारी किए गए का.ज्ञा. सं. एफ-511/21/2010-केब।।।। दिनांक 30-7-2012 में विनिर्दिष्ट निदेशों तथा मै0 विजाग सी पोर्ट प्रा0 लिमिटेड के अनुरोध के भी अधीन भूमि नीति दिशानिर्देश, 2010 के प्रावधान का अनुपालन करने के लिए अपने संकल्प सं. 129/2013-14 दिनांक 14-11-2013 द्वारा संकल्पित किया था। तदनुसार, इस कार्यालय के पत्र दिनांक 28-1-2014 द्वारा मै0 वीएसपीएल के पक्ष में आबंटन आदेश जारी किया गया है। मै0 वीएसपीएल ने अग्रिम किराये के लिए ₹0 1,33,49,236/- और वापसीयोग्य प्रतिभूति जमा के लिए ₹0 1,32,00,858/- के अंश भुगतान की व्यवस्था की है। उपर्युक्त भूखंड पट्टा विलेख जिसे पट्टाधारक द्वारा अपने स्वयं की लागत पर पंजीकृत करवाया जाना है, के पंजीकरण की तारीख को मै0 वीएसपीएल को हस्तांतरित किया जाएगा।</p>
(ग).	<p>वीपीटी एक बार दोबारा वीएसपीएल को भूमि के आबंटन की तारीख तथा सटीक क्षेत्र की पुष्टि करें।</p>	<p>वीपीटी ने एक्जिम पार्क क्षेत्र में जोन-VII तथा VIII में स्थित 30.00 एकड़ भूमि के लिए (पिछले प्रश्न के जवाब में वीपीटी ने 28-1-2014 तारीख दी थी) पत्र दिनांक 28-10-2014 द्वारा मै0 वीएसपीएल को आबंटन आदेश जारी किया था।</p>
(घ).	<p>लाइसेंस करार का खंड 5.3 लाइसेंसदाता को लाइसेंसदाता तथा लाइसेंसधारी के बीच परस्पर सहमत देय पट्टा किराया अथवा अन्य प्रभारों पर अतिरिक्त भूमि अथवा अन्य परिसर उपलब्ध करवाने के लिए है। पुष्टि करें कि वर्ष 2014-15 में ₹0 132.00 लाख पर अतिरिक्त भूमि और अनुवर्ती दो वर्षों में 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के लिए अनुमानित पट्टा किराया लाइसेंस करार में प्रावधानों के अनुसार है। एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए लागू इकाई पट्टा किराया दर्शाएं। यदि वीपीटी भूखंडों के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया अंगीकृत किया जाता है तो प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश में उसका संदर्भ दें।</p>	<p>वीपीटी ने 2013-14 तक विधिवत् 2 प्रतिशत वृद्धि जोकि ₹0 132.00 लाख (108.73 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष) परिगणित होती है, देते हुए आदेश दिनांक 10-7-2012 द्वारा पांच वर्षों 2008-13 के लिए टीएमपी अनुमोदित दरों के आधार पर अतिरिक्त भूमि के लिए अस्थायी रूप से पट्टा किरायों की गणना की है।</p> <p>वर्तमान स्थिति</p> <ol style="list-style-type: none"> वीपीटी ने मै0 वीएसपीएल को एक्जिम पार्क क्षेत्र में स्थिति 30.00 एकड़ भूमि के लिए निबंधन एवं शर्तों के साथ आबंटन आदेश जारी किया था। मै0 वीएसपीएल ने किराया तथा प्रतिभूति जमा की व्यवस्था की है।
(9).	<p>वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान वीएसपीएल द्वारा</p>	<p>वीपीटी द्वारा मै0 वीएसपीएल को ईक्यू-8 के फ्लॉट में और</p>

(i).	प्रस्तावित बर्थ के फ्रंट में निकर्षण (रु0 8.20 करोड़), बर्थ का सुदृढ़ीकरण (रु0 23.81 करोड़) और एक्जिम भूमि पर अतिरिक्त भंडारण का विकास (रु0 47.48 करोड़) पर वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड में संवर्धनों की उपयुक्तता पर टिप्पणी करें।	गहरा करने तथा ईक्व्यू-9 बर्थ के फ्रंट में निकर्षण करने के लिए अनुमति दी जा रही है बशर्तें विधिवत् अनुपूरक करार करते हुए आईआईटी, मद्रास द्वारा यथा अनुशसित ईक्व्यू-9 बर्थ के लिए यथा अपेक्षित सुदृढ़ीकरण के अधीन और बोर्ड के अनुमोदन के अनुसार लागत, जोखिम तथा जिम्मेदारी पर। तथापि, मै0 वीएसपीएल द्वारा ईक्व्यू-8 और ईक्व्यू-9 बर्थों के मामले में गहरा करने तथा सुदृढ़ीकरण कार्य के लिए निकर्षण कार्य अभी तक शुरू नहीं किया गया है। वीपीटी द्वारा मै0 वीएसपीएल को आबंटित 30 एकड़ की सीमा तक एक्जिम भूमि पर अतिरिक्त भंडारण के विकास के संबंध में, विकास कार्य उनके द्वारा अभी शुरू किया जाना है। भूमि आबंटन की वर्तमान स्थिति मद सं. 8 के अधीन ऊपर उल्लिखित की गई है। उपर्युक्त कार्यों के लिए लागतों के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं दी जा सकती क्योंकि मै0 वीएसपीएल ने इस संबंध में वीपीटी को अब तक उपर्युक्त कार्यों के लिए ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए हैं।
(ii).	प्रपत्र 4क पूरी तरह से लदे पेनामेक्स पोत की बर्थिंग में समर्थ बनाने के लिए बर्थ फ्रंट से 50 मीटर तक वाटरफ्रंट क्षेत्र निकर्षण के लिए वर्ष 2014-15 में रु0 820.80 लाख के संवर्धन दर्शाता है। एलए के अनुच्छेद 3.9(c)(i) के अनुसार, यह लाइसेंसदाता का दायित्व है कि प्रवेश चैनल डुबाव और बर्थ के समीप निकर्षित डुबाव 10.70 मीटर पर अनुरक्षित किया जाए। इसके अलावा, एलए के अनुसार, यह लाइसेंसदाता का दायित्व है कि लाइसेंसधारी अर्थात् वीएसपीएल की लागत तथा जिम्मेदारी पर कैपिटल निकर्षण किया जाए। इस संदर्भ में, वीपीटी पुष्टि करे कि क्या बर्थ के वाटर फ्रंट क्षेत्र में निकर्षण से संबंधित प्रस्तावित कैपेक्स एलए में प्रासंगिक प्रावधान का संदर्भ देते हुए लाइसेंस करार में प्रावधान का अनुपालन करता है। वीपीटी यह भी पुष्टि करे कि क्या कैपेक्स की यह मद वीएसपीएल के प्रशुल्क निर्धारण में शामिल की गई है।	लाइसेंस करार के खंड 7.3 और खंड 17.9 के प्रावधानों के अनुसार, वीपीटी मै0 डीसीआई के माध्यम से ईक्व्यू-8 और ईक्व्यू-9 के फ्रंट में निकर्षण करने के लिए अनुपूरक करार करने का प्रस्ताव कर रहा है।
(iii).	उपर्युक्त संदर्भ में, कैपेक्स भी स्पष्ट करता है कि क्या वीपीटी के बर्थ में आने वाले किन्हीं पोतों को वीएसपीएल द्वारा किए गए चैनल के गहरा करने से कोई लाभ प्राप्त होगा। यदि हां, तो सूचित करें कि क्या वीपीटी तथा वीएसपीएल ने वीपीटी द्वारा डिस्काउंट लाभ के लिए लागत अथवा राजस्व की हिस्सेदारी के लिए कोई व्यवस्था की है।	यह स्पष्ट करें कि मै0 वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित किया जा रहा निकर्षण वीपीटी के चैनल में नहीं है। यह ईक्व्यू-8 तथा ईक्व्यू-9 बर्थों के फ्रंट में है, उच्चतर डुबाव पोतों के प्रहस्तन के लिए बीओटी आधार पर उनके द्वारा विकसित इन बर्थों के फ्रंट में ही 50 मी0 तक लाइसेंस करार में परिकल्पित गहराईयों से अधिक है परन्तु अन्य वीपीटी बर्थों से संबंधित नहीं है, इसलिए वीपीटी बर्थों पर डिस्काउंटिंग लाभ ईक्व्यू-8 तथा ईक्व्यू-9 में मै0 वीएसपीएल द्वारा निकर्षण के लेखा पर प्रकट नहीं होता है।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

- (i). विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) के मौजूदा दरमान (एसओआर) आदेश सं टीएएमपी/5/2011-वीएसपीएल दिनांक 11 अक्टूबर 2011 द्वारा 31 मार्च 2014 तक प्रारंभिक वैधता के साथ अक्टूबर 2011 में अनुमोदित किए गए थे।

इस प्राधिकरण ने गैन्ट्री अनलोडर किराये पर लेने के लिए, रेलवे साइडिंग के अनुरक्षण के लिए प्रभारों हेतु पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान नई प्रशुल्क मदें अनुमोदित की थीं। इसके अलावा, लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित लागत स्थिति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 104 टन हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के लिए

किराया प्रभार में रु० 72.75 प्रति टन के तत्समय प्रचलित प्रशुल्क में कटौती करके रु० 36.70 प्रति टन कर दिया गया था और बल्क मेटेरियल हैंडलिंग सिस्टम (बीएमएचएस) के लिए प्रशुल्क रु० 197.75 प्रति टन से कम करके रु० 161.70 प्रति टन किया गया था और समेकित दर (यदि बीएमएचएस की सभी एकीकृत टर्मिनल सेवा प्राप्त की जाती है) तत्समय प्रचलित दर रु० 188.75 प्रति टन से कम करके रु० 152.70 प्रति टन किया गया था।

जैसाकि इस मामले से संबंधित तथ्यात्मक स्थिति में पहले ही बताया गया है, वीएसपीएल ने हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के प्रशुल्क को रु० 72.75 प्रति टन से रु० 36.70 प्रति टन किए जाने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा की गई कटौती पर माननीय आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय में अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश को चुनौती देते हुए रिट याचिका 2011 का 33402 दाखिल की थी। माननीय उच्च न्यायालय ने वीएसपीएल को अगले आदेशों तक रु० 72.75 प्रति टन प्रभारित और संग्रहीत करने के लिए अनुमति देते हुए 19 दिसम्बर 2011 को एक अंतरिम आदेश पारित किया था। माननीय न्यायालय ने वीएसपीएल को यह निदेश भी दिया है कि सभी ऐसे प्रशुल्कों के लिए, 22-12-2011 के बाद एचएमसी पर वसूल और संग्रहीत किए गए, वीएसपीएल प्रत्येक ऐसे लेनदेनों का खाता रखेगा और यदि वीएसपीएल रिट याचिका में सफल नहीं रहता है तो इम्पजुड आदेश के अधीन निर्धारित रु० 36.70 प्रति टन के प्रशुल्क से अधिक वीएसपीएल द्वारा संग्रहीत राशि माननीय न्यायालय के अगले आदेशों के अधीन होगी। माननीय न्यायालय द्वारा रिट याचिका का अभी निपटान किया जाना है।

इसी बीच, वीएसपीएल ने मार्च 2014 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित रु० 36.70 पीएमटी से रु० 64.00 प्रति टन तक एचएमसी की दर में संशोधन सहित इसके मौजूदा दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था। वीएसपीएल ने बताया है कि मौजूदा दरमानों में संशोधन के लिए उसका प्रस्ताव इस प्राधिकरण के अक्टूबर 2011 प्रशुल्क आदेश को चुनौती देते हुए इसके द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका में किए गए दावों तथा प्रार्थनाओं के पूर्वाग्रह के बिना है।

इस मामले के संदर्भ में, दूसरे बीआटी टर्मिनल प्रचालक अर्थात् टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), कोलकाता पत्तन न्यास (कंओपीटी) में प्रचालनरत बल्क टर्मिनल प्रचालक द्वारा दाखिल किए गए सामान्य संशोधन प्रस्ताव की ओर संदर्भ आकर्षित करना नहीं होगा।

टीएमआईएलएल के मामले में, इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल के तत्समय मौजूदा प्रशुल्क में 32.29 प्रतिशत की कटौती करते हुए मार्च 2011 में एक आदेश पारित किया था। तत्पश्चात्, मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा करने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन के आधार पर, इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन का निपटान करते समय अपने आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 द्वारा मार्च 2011 के प्रशुल्क आदेश में 32.29 प्रतिशत पर आदेशित पूर्ववर्ती कटौती की तुलना में मार्च 2008 में निर्धारित टीएमआईएलएल के प्रशुल्क में पूरे बोर्ड पर 17.87 प्रतिशत की कटौती की गई थी और मोबाइल हारबर क्रेन किराये पर लेने के लिए प्रभार भी संशोधित कर रु० 24/- प्रति मी.ट. की पूर्व अनुमोदित दर से रु० 35.30 किया गया था। टीएमआईएलएल ने माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय में मार्च तथा अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेशों को चुनौती दी थी। माननीय उच्च न्यायालय ने आदेशों के परिचालन पर रोक लगा दी थी और याचिकाकर्ताओं को पुरानी दरों पर वसूली करने तथा इस प्राधिकरण को नियमित रूप से सूचित करते हुए राष्ट्रीयकृत बैंक में अत्यावधि सावधि जमा में महीनेवार पुरानी दरों तथा नई दरों के बीच के अन्तर को जमा करने का निदेश दिया था। माननीय उच्च न्यायालय द्वारा इस मामले का अभी निपटान किया जाना है। इसी बीच, टीएमआईएलएल ने जून 2012 में इस प्राधिकरण के पास दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर 1 अप्रैल 2013 से 31 मार्च 2016 तक लागू किए जाने वाले टीएमआईएलएल हेतु नया दरमान निर्धारित करने के लिए प्रार्थना करते हुए अक्टूबर 2013 में माननीय न्यायालय में दूसरी रिट याचिका दाखिल की थी। इस संबंध में, माननीय न्यायालय ने 20 नवम्बर 2013 को उक्त रिट याचिका का इस प्राधिकरण को यह निदेश देते हुए निपटान किया था कि अपने सर्वोत्तम निर्णय और पिछली याचिकाओं से प्रभावित हुए बिना अप्रैल 2013 से मार्च 2016 अवधि के लिए टीएमआईएलएल हेतु नए दरमान निर्धारित किए जाएं। तदनुसार, माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय से प्राप्त निदेश के अनुसरण में, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमएमपी/44/2012-टीएमआईएलएल दिनांक 20 मई 2014 द्वारा अपने उत्तम निर्णय और माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय में टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल की गई पिछली रिट याचिकाओं के लंबित रहने से प्रभावित हुए बिना टीएमआईएलएल का प्रशुल्क संशोधित किया है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम 1963 की धाराओं 48, 49 और 50 के अधीन इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे निजी टर्मिनल परिचालकों हेतु दरमान तथा शर्तों के विवरण निर्धारित करने का अधिकार प्राप्त है। इस प्राधिकरण द्वारा की गई एचएमसी दर में कटौती को चुनौती देते हुए वीएसपीएल द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका अक्टूबर

2011 के आदेश से संबंधित है। उक्त आदेश ने वीएसपीएल के दरमानों की वैधता 31 मार्च 2014 तक निर्धारित की थी, जैसाकि पहले बताया गया है। वीएसपीएल द्वारा दाखिल किया गया मौजूदा प्रस्ताव वर्ष 2014-15 से 2016-17 के अनुमानों के आधार पर दरमान की इसकी वैधता के समाप्त होने के बाद की अवधि के लिए एचएमसी हेतु दर सहित दरों के संशोधन के लिए है। वीएसपीएल के दरमानों का समय-समय पर संशोधन करने के लिए संविधि द्वारा इस प्राधिकरण को सौंपी गई अनिवार्य भूमिका का निर्वहन करने से रोकने के लिए माननीय आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय से कोई निदेश प्राप्त नहीं हुआ है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और एक दूसरे बीओटी प्रचालक अर्थात् टीएमआईएलएल के मामले में उपलब्ध निर्णय पर विचार करते हुए और महापत्तन न्यासों तथा वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के लिए दरमान और शर्तों के विवरण निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण को दिए गए अधिकार और 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.8 (जो निर्धारित प्रशुल्क की वैधता से संबंधित है) के प्रावधानों पर विचार करते हुए और यह भी स्वीकार करते हुए कि स्वयं वीएसपीएल ने मौजूदा दरमान जो 31 मार्च 2014 को समाप्त हो चुका है, के संशोधन हेतु अपना प्रस्ताव दाखिल किया है, इस प्राधिकरण ने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर आगे कार्यवाही करने का निर्णय लिया है। तथापि, यह माननीय आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय में अक्टूबर 2011 आदेश पर वीएसपीएल द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका सं. 2011 की 33402 जोकि निपटान के लिए लंबित है, पर इस प्राधिकरण द्वारा दाखिल किए गए काउंटर शपथपत्र में इस प्राधिकरण द्वारा किए गए सभी दावों के पूर्वाग्रह के बिना है।

(ii). मार्च 2014 में वीएसपीएल द्वारा दाखिल किया गया मूल प्रस्ताव 2014-15 से 2016-17 को कवर करते हुए तीन वर्षों की अवधि के लिए है। वर्ष 2013-14 के लागत विवरणों में दिए गए आंकड़े वर्ष 2013-14 के प्रथम छह महीनों के लिए ही वास्तविक थे। तत्पश्चात्, वीएसपीएल ने हमारी सलाह पर, पूर्ण वर्ष के वास्तविकताओं से 2013-14 के अनुमानों को अद्यतन करते हुए अपने पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2014 के कवर के अधीन संशोधित लागत विवरण दाखिल किया था और 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के अनुमानों को संशोधित भी किया था। वीएसपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 20 नवम्बर 2014 द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव और वीपीटी द्वारा दिए गए इनपुट के साथ इस मामले की कार्यवाही के दौरान वीएसपीएल द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विचार किया गया है।

(iii). (क). जैसाकि अक्टूबर 2011 आदेश के पैरा 11 (ii)(क) में बताया गया है, वीएसपीएल ने पिछले संशोधन के दौरान प्रकट किया था कि उसने स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) के साथ उनके द्वारा किए गए पृथक करार के आधार पर वीपीटी के सामान्य कार्गो बर्थ (जीसीबी) पर प्रचालन किए थे। वीएसपीएल ने वर्ष 2001 में सेल के साथ दीर्घावधि करार किया था, तथापि, जोकि व्यवहारित नहीं किया जा सका था क्योंकि लाइसेंसदाता वीपीटी पेनामेक्स पोत बर्थिंग के लिए आंतरिक हारबर में अपेक्षित डुबाव को पूरा नहीं कर सका था। इसलिए, इसने वीपीटी द्वारा चार्टर्ड फ्लोटिंग सेवाओं का प्रयोग करते हुए वीपीटी के जीसीबी में पेनामेक्स पोतों की उतराई और बार्ज के माध्यम से उतराई सेवाएं और तटीय आवागमन के लिए सेवा प्रदान करने हेतु सेल के साथ एक पृथक करार किया था।

यह प्राधिकरण अक्टूबर 2011 में अंगीकृत स्थिति दोहराना चाहता है कि यह वीएसपीएल द्वारा किए गए वैयक्तिक करारों पर जाने के लिए प्रवृत्त नहीं है। इस प्राधिकरण ने पाया था कि जीसीबी परिचालनों में वीएसपीएल द्वारा किए गए प्रचालन वीपीटी में दो बर्थों अर्थात् ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के निर्माण, परिचालन तथा अनुरक्षण के लिए वीपीटी के साथ वीएसपीएल द्वारा किए गए लाइसेंस करार से नहीं आता है परन्तु सेल के साथ वीएसपीएल द्वारा किए गए द्विपक्षीय करार के आधार पर। यह भूस्वामी पत्तन न्यास पर है कि वह इस प्रश्न पर स्वयं को संतुष्ट करे कि क्या एसपीवी जैसे वीएसपीएल को परिचालनों की अनुमति दी जा सकती है जोकि लाइसेंस करार में कवर नहीं होते हैं।

(ख). वीएसपीएल के पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 में, इस प्राधिकरण ने अनुच्छेद 11(ii)(ग) में स्पष्ट रूप से निर्णय दिया है कि जीसीबी में फ्लोटिंग क्रेन परिचालनों से संबंधित प्रशुल्क व्यवस्था और वीएसपीएल द्वारा ऑफर की गई बार्ज सेवाओं के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन नहीं था। यह भी स्पष्ट किया गया था कि हालांकि ये सेवाएं बर्थ सं. ईक्यू8 और ईक्यू9 के लिए वीपीटी के साथ किए गए एलए द्वारा शासित नहीं की जाती हैं, वे इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किए जाने की जरूरत हैं क्योंकि ये सेवाएं महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 में सूचीबद्ध हैं। यदि सेवाएं ऑफर करने के लिए वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को प्रदत्त प्राधिकरण लाइसेंस करार के दायरे से बाहर रहता है और बीओटी व्यवस्था से इतर होता है

तो उक्त आदेश वीपीटी से 2005 के प्रशुल्क आदेशों के अध्याय 7 के संदर्भ में कार्रवाई शुरू करने की अपेक्षा करता है और इस संबंध में अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए 31 दिसम्बर 2011 तक का समय स्वीकृत किया गया था। वीपीटी ने इस मामले में कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है।

तत्पश्चात्, सेल द्वारा दिए गए संदर्भ के आधार पर, पत्र सं. टीएमपी/34/2003—विभिन्न दिनांक 2 सितम्बर 2013 द्वारा वीपीटी से दोबारा अनुरोध किया गया था कि पिछले प्रशुल्क आदेश में दी गई सलाह का अनुपालन किया जाए और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के अनुसार तत्काल कार्रवाई शुरू की जाए तथा इस संबंध में प्रस्ताव 16 सितम्बर 2013 तक दाखिल किया जाए। हालांकि वीपीटी अपने पत्र सं. आईटीआरए/एसवीई/एफटीएमपी/एमआईएससी दिनांक 28 जनवरी 2014 द्वारा इस संबंध में उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत था, परन्तु इस मामले में वीपीटी से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। मौजूदा कार्यवाहियों के दौरान भी, यह दोहराया गया था कि जीसीबी में वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को प्राधिकृत परिचालनों के लिए प्रशुल्क व्यवस्था के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन नहीं लिया गया था और कि वीपीटी को पहले प्रदत्त सलाह के अनुसार अपना प्रस्ताव शीघ्र दाखिल करना चाहिए। वीपीटी ने अनुस्मारकों के बावजूद इस मामले में अभी तक प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। वीपीटी जीसीबी में वीएसपीएल को वीपीटी द्वारा प्राधिकृत प्रचालनों के लिए अनुसरित प्रशुल्क व्यवस्था वीएसपीएल पर विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद खामोश रहा है। तथापि, इसने स्पष्ट किया है कि जीसीबी में फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन बहुत पहले समाप्त हो चुके हैं और वर्तमान में कोई फ्लोटिंग क्रेन प्रचालित नहीं की जा रही है। फ्लोटिंग क्रेन परिचालनों से संबंधित मामला अनुवर्ती अनुच्छेद में डील किया जा रहा है।

तथापि, वीएसपीएल ने इस मामले की कार्यवाही के दौरान स्पष्ट किया है कि वीपीटी का वीओटी प्रचालक अर्थात् विजाग जनरल कार्गो बर्थ प्राइवेट लिमिटेड (वीजीसीबीपीएल) जिसे 2008 दिशानिर्देशों के अधीन परियोजना सौंपी गई थी, वीओटी योजना के अधीन 1 अप्रैल 2013 से वीपीटी के जीसीबी में वाणिज्यिक प्रचालन शुरू कर चुका है। इसलिए, वीएसपीएल ने बताया है कि सेल पोतों को खाली करने के लिए प्रभार सेल द्वारा वीजीसीबीपीएल को सीधे भुगतान किए जाते हैं। इस मामले में वीपीटी द्वारा कोई प्रत्युत्तर नहीं भेजने पर, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदनों पर विश्वास किया गया है। वीएसपीएल द्वारा स्पष्ट की गई उपर्युक्त स्थिति होने के बावजूद, इस प्राधिकरण ने पूर्व स्थिति दोहराते हुए इस स्थिति को स्पष्ट किया है कि जीसीबी में वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को प्राधिकृत परिचालनों और ऐसे प्रचालनों की अवधि के लिए वीएसपीएल द्वारा ऑफर की गई बार्ज सेवाओं के लिए अनुसरित प्रशुल्क व्यवस्था वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को तब तक स्वीकार की गई थी जब तक वीजीसीबीपीएल जीसीबी में प्रचालन शुरू नहीं कर देता है, इस प्राधिकरण का अनुमोदन नहीं था। इस अवधि के लिए वसूल किया गया प्रशुल्क, यदि कोई हो, पूरी तरह से संबंधित पक्षों के जोखिम और जिम्मेदारी पर है।

- (ग). पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान, पैरा 11(ii)(ग) में यथा प्रतिवेदित, वीएसपीएल ने कार्गो उतारने के लिए जीसीबी में उसके द्वारा ऑफर किए गए फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन के लिए सेल द्वारा निकाले गए खुले निविदा के आधार पर प्राप्त की गई रु० 96 प्रतिटन की दर लागू की बताई गई है।

इस मामले की कार्यवाही के दौरान अपने पत्र दिनांक 17 दिसम्बर 2014 द्वारा स्पष्ट किया था कि विशाखापत्तनम पत्तन में फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन बहुत पहले समाप्त हो चुके हैं और वर्तमान में कोई फ्लोटिंग क्रेन प्रचालित नहीं की जा रही है। वीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब प्रचलित है और सटीक तारीख विनिर्दिष्ट नहीं करता है जब जीसीबी में परिचालनों के लिए फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन समाप्त हुए थे। यह देखा गया है कि वीएसपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों से प्रतिवेदित आय जिसे लागत विवरण से इसके द्वारा अलग किया गया है क्योंकि यह एलए के दायरे से बाहर है। वीपीटी जीसीबी में फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुसरित प्रशुल्क व्यवस्था के प्राधिकरण पर खामोश रहा है और न ही इसने अध्याय 7 के अधीन प्रस्ताव दाखिल किया है जैसाकि पिछले प्रशुल्क आदेश में सलाह दी गई थी यदि फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन ऑफर करने के लिए वीएसपीएल को प्रदत्त प्राधिकरण लाइसेंस करार के दायरे से बाहर रहता है। वीपीटी का मौजूदा दरमान फ्लोटिंग क्रेनों का प्रयोग करते हुए पोतांतरण प्रचालनों के लिए निर्धारित समेकित प्रभार पहले ही निर्धारित कर चुका है, 150/60 टन फ्लोटिंग क्रेन के किराये के लिए पृथक प्रभार निर्धारित किए गए हैं। इसलिए, अक्टूबर 2011

आदेश के पैरा 11(ii)(ग) में पहले ही बताया गया है, इस प्राधिकरण स्थिति स्पष्ट करता है कि उस अवधि, जब वीएसपीएल द्वारा ऐसे प्रचालन किए जाते हैं, के लिए वीपीटी के दरमानों में निर्धारित प्रशुल्क से इतर फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क के लिए इस प्राधिकरण का अनुमान नहीं है और पूरी तरह से संबद्ध पक्षों के जोखिम तथा जिम्मेदारी पर है।

(घ). इस कार्यवाही के लिए प्रेषित लागत विवरण में, वीएसपीएल ने जीसीबी में इसके द्वारा किए गए प्रचालनों के संदर्भ में वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आय और व्यय सही अलग किए हैं। चूंकि इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव बर्थ सं. ईक्यू8 और ईक्यू9 में वीएसपीएल द्वारा किए गए प्रचालनों के लिए प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए है, जीसीबी में प्रचालनों से संबंधित आय और व्यय को अलग-अलग किए जाने की जरूरत है। यह पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है। इस प्रयोजन के लिए, वीएसपीएल द्वारा प्रेषित जीसीबी संबंधित आंकड़े जोकि उनके वार्षिक लेखों में अलग-से प्रतिवेदित किए गए हैं, इस पर विश्वास किया गया है।

(iv). वीएसपीएल ने बताया है कि वीएसपीएल के ईक्यू-8 बर्थ में सेल के लिए वीएसपीएल द्वारा निष्पादित सेवाएं जिसके लिए रु0 167/टन की दर अल्पावधि करार (एसटीए) के अधीन निर्धारित की गई है, मेटिरियल हैंडलिंग सिस्टम के लिए प्रभारों के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरमानों के दायरे में आता है। आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के पैरा 11(ii)(क) में यथा प्रतिवेदित, यह प्राधिकरण वीएसपीएल तथा वैयक्तिक उपयोक्ता सेल द्वारा किए गए वैयक्तिक करारों में पहले ही कटौती कर चुका है। यह स्थिति सेल को संबोधित हमारे पत्र सं. टीएमपी/34/2003-विविध दिनांक 18 मार्च 2014 में दोहराया गया है और वीएसपीएल के विचारों को ध्यान में रखने के बाद वीएसपीएल में पट्टा प्लॉट के लिए दरमानों की अनुप्रयोज्यता पर सेल द्वारा उल्लिखित मामलों में से एक पर वीएसपीएल को एक प्रति पृष्ठांकित की थी।

प्रशुल्क सरकार द्वारा जारी किए गए लागू प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाना है। वीएसपीएल का प्रशुल्क निर्धारण 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन शासित है जो स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ के आधार पर प्रशुल्क के निर्धारण की अपेक्षा करता है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान स्वीकार्य लागत जमा प्रतिलाभ मॉडल का अनुसरण कर रहा है। अनुसूची 4.5 के अधीन बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए मेटिरियल हैंडलिंग सिस्टम हेतु उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर दरमान में सूचीबद्ध सात मदों के लिए रु0 161.70 प्रति टन है। रु0 152.70 प्रति टन की सम्भक्त दर निर्धारित की गई थी, यदि अनुसूची में विनिर्दिष्ट सभी मदों को शामिल करते हुए एकीकृत टर्मिनल सेवाएं उपलब्ध करवाई जाती हैं। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम दरें हैं और वीएसपीएल के पास अधिकतम दरों के भीतर रियायत/छूट ऑफर करने के लिए अधिकार है।

जैसाकि पत्र दिनांक 18 मार्च 2014 में पहले ही बताया गया है, रु0 167 प्रति टन के एकीकृत टर्मिनल सेवा प्रभार (आईटीएससी) के घटक जोकि वीएसपीएल तथा सेल के बीच परस्पर रूप से सहमत मार्च 2008 के अल्पावधि करार के आधार पर बताया गया है, सामग्री प्रहस्तन प्रणाली के लिए दर निर्धारित करते हुए मार्च 2009 के आदेश की अनुसूची 4.4 और अक्टूबर 2011 के आदेश की अनुसूची 4.5 से मेल नहीं खाता है। इसलिए, वीएसपीएल द्वारा कही गई बात कि एसटीए के अधीन निर्धारित रु0 167/टन की दर सामग्री प्रहस्तन प्रणाली के लिए प्रभारों के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरमानों के दायरे में आती है, यह सही स्थिति नहीं है।

(v). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है।

वीएसपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, इस प्राधिकरण ने उक्त वर्षों के लिए अनुमानों पर विश्वास करते हुए वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए थे। वैसे, उक्त वर्षों की वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2011-12 से 2013-14 के अनुमानों की तुलना करना जरूरी है।

(vi). अनुमानित स्थिति पर पहुंचने के लिए पिछले आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा का निर्धारण करने के लिए अंगीकृत किया गया है। वीएसपीएल द्वारा

दाखिल किए गए लागत विवरण में किए गए संशोधनों के साथ अनुमानों के विपरीत वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान वीएसपीएल का वास्तविक कार्यनिष्पादन नीचे विश्लेषित किया गया है:

(क). वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान क्रमशः 55.74 लाख टन, 57.47 लाख टन और 55.15 लाख टन कुल 168.36 लाख है, इसके विपरीत तदनुसूची अवधि के लिए अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में 58.50 लाख टन, 67.55 लाख टन और 70.92 लाख टन कुल 196.97 लाख टन है। भूस्वामी पत्तन वीपीटी ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः 54.79 लाख टन, 57.16 लाख टन और 54.96 लाख टन पर वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात दर्शाया है जोकि वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक यातायात से काफी कम है। वीएसपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वास्तविक यातायात इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है। भौतिक कार्यनिष्पादन में भिन्नता 15 प्रतिशत नकारात्मक है अर्थात् वास्तविक यातायात 2011-12 से 2013-14 अवधि के लिए अनुमानित यातायात से कम है।

(ख). जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने रेलवे साइडिंग के अनुरक्षण के लिए प्रभार और गैन्ट्री अनलोडर किराये के लिए नई प्रशुल्क मदें अनुमोदित की थी। इसके अलावा, लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित लागत स्थिति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 104 टन हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के लिए किराया प्रभार में ₹0 72.75 प्रति टन की तत्समय प्रचलित प्रशुल्क से ₹0 36.70 प्रति टन की थी और बल्क मेटिरियल हैंडलिंग सिस्टम (बीएमएचएस) के लिए प्रशुल्क ₹0 197.75 प्रति टन से घटाकर ₹0 161.70 प्रति टन किया गया था और समेकित दर यदि बीएमएचएस की सभी एकीकृत टर्मिनल सेवा प्राप्त की जाती है तो तत्समय प्रचलित ₹0 188.75 प्रति टन से ₹0 152.70 प्रति टन की गई थी। इसलिए, पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित आय अनुमान पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क को लागू करने के लिए वर्ष 2011-12 (नवम्बर 2011 से पांच महीनों के लिए) और वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 के लिए समायोजित किए गए हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, वीएसपीएल ने माननीय उच्च न्यायालय में उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा की गई एचएमसी प्रशुल्क में कटौती ₹0 72.75/टन से ₹0 36.70/टन को चुनौती दी थी। माननीय उच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 22 दिसम्बर 2011 द्वारा वीएसपीएल को अंतरिम राहत देते हुए रिट याचिका का लंबित निपटान तक ₹0 72.72 प्रति टन की पूर्व-संशोधित दर वसूल करने की अनुमति दी थी और निदेश दिया था कि 22-12-2011 के बाद एचएमसी पर वसूली और संग्रहीत किए जाने वाले सभी ऐसे प्रशुल्कों के लिए, याचिकाकर्ता प्रत्येक ऐसे लेनदेनों का हिसाब रखेगा और यदि याचिकाकर्ता अपनी रिट याचिका में सफल नहीं रहता है तो इम्पज्ड आदेश के अधीन निर्धारित ₹0 36.70 प्रति टन के प्रशुल्क से अधिक वीएसपीएल द्वारा संग्रहीत कोई राशि माननीय न्यायालय के अगले आदेशों के अधीन होगी। वीएसपीएल के वार्षिक लेखे इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित ₹0 36.70 प्रति टन से उच्चतर दर पर संग्रहीत एचएमसी से रिपोर्ट करता है। वीएसपीएल ने लागत विवरण में वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एचएमसी से वास्तविक आय पर विचार किया है। वीएसपीएल को ₹0 72.75 प्रति टन की पूर्व-संशोधित दर वसूल करने की अनुमति देते हुए माननीय उच्च न्यायालय के विशिष्ट अंतरिम आदेश के मद्देनजर और संग्रहीत विभिन्न राजस्व के लिए पृथक् खाते रखने के लिए वीएसपीएल को माननीय उच्च न्यायालय का निदेश भी न्यायालय के निर्णय के अधीन है, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एचएमसी से वास्तविक राजस्व पूर्व अवधि विश्लेषण के लिए सुविचारित किया गया है जैसाकि वीएसपीएल द्वारा किया गया था। वीएसपीएल ने अपने ईमेल दिनांक 18 मार्च 2015 द्वारा एचएमसी से संग्रहीत वास्तविक राजस्व और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित ₹0 36.70 प्रति टन की दर के अनुसार वसूलीयोग्य राजस्व और 19 दिसम्बर 2011 (अर्थात् माननीय उच्च न्यायालय के आदेश की तारीख) से 31 मार्च 2014 तक की अवधि के लिए अनुमोदित प्रशुल्क से अधिक एचएमसी से वसूल किया गया अधिक राजस्व भी निर्धारित किया है जिसे नीचे सारबद्ध किया गया है जैसाकि वीएसपीएल द्वारा दिया गया है:

(रु में)

वर्ष	माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश दिनांक 19-12-2011 के अनुसरण में एचएमसी के किराये से वीएसपीएल द्वारा	अक्टूबर 2011 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमोदित ₹0 36.70 प्रति टन की दर पर एचएमसी के	माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एचएमसी के लिए दर से अधिक वीएसपीएल द्वारा
------	---	---	--

	संग्रहीत राजस्व	किराये के लिए वसूलीयोग्य राजस्व	संग्रहीत अधिक राजस्व
2011-12 (19.12.2011 से) (टिप्पणी क देखें)	22,018,254	17,582,150	4,435,744
2012-13	82,924,841	65,957,810	16,967,031
2013-14	90,609,219	70,753,209	19,856,011
कुल।	195,552,314 (टिप्पणी ख देखें)	154,293,529	41,258,786

(क). माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश में वीएसपीएल को 22-12-2011 के बाद संग्रहीत आन्तरिक लेवी का पृथक खाता रखने का निदेश दिया गया था। तथापि, वीएसपीएल ने 19-12-2011 अर्थात् माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश की तारीख से ब्योरे भेजे थे।

(ख). वीएसपीएल ने बताया है कि वे माननीय उच्च न्यायालय द्वारा अनुमत रु 72.75 वसूल करने में समर्थ नहीं है। वीएसपीएल द्वारा प्रेषित विवरण दर्शाता है कि वीएसपीएल ने रु 36.50 प्रति टन से रु 49.50 प्रति टन के बीच में एचएमसी के किराये के लिए विभिन्न दरें संग्रहीत की हैं।

इस प्रकार, वीएसपीएल द्वारा यथा प्रेषित उपर्युक्त तालिका से, यह देखा जा सकता है कि वीएसपीएल ने माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश की तारीख 19 दिसम्बर 2011 से 31 मार्च 2014 तक 2011-12 अवधि के लिए रु 412.58 लाख पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क से अधिक इसके द्वारा संग्रहीत कुल अधिक राजस्व निर्धारित किया है। इस राशि के अलावा, वीएसपीएल इस प्राधिकरण द्वारा मौजूदा प्रशुल्क कार्यवाहियों में अनुमोदित संशोधित दर लागू होने तक इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर से उच्चतर एचएमसी हेतु दर वसूल करना जारी रखेगा। ऐसी स्थिति में, 2014-15 से 2015-16 अवधि से मौजूदा प्रशुल्क कार्यवाहियों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरें आदेश लागू होने तक वीएसपीएल द्वारा निर्धारित करना होगा और माननीय उच्च न्यायालय के निदेशों के अनुपालन में प्रत्येक ऐसे लेनदेनों के लिए पृथक खाता रखना होगा। वीएसपीएल द्वारा कुल अधिक संग्रहण वीएसपीएल द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका में माननीय उच्च न्यायालय के अंतिम निर्णय के अधीन है।

(ग). वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए वीएसपीएल के वार्षिक लेखे वीपीटी के सामान्य कार्गो बर्थ (जीसीबी) में वीएसपीएल द्वारा किए गए प्रचालनों से अर्जित आय पृथकतः लेते हैं। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए प्रतिवेदित आय क्रमशः रु 2681.20 लाख, रु 3016.99 लाख और रु 1287.72 लाख है। वीएसपीएल ने पिछली अवधि के लिए वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करते समय इन आय को अलग रखा है। वीएसपीएल द्वारा प्रेषित पुनर्मिलान विवरण से, यह देखा गया है कि उसने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः 60 लाख, रु 60 लाख और रु 54.63 लाख की दर से फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों के लिए आय को अलग रखा है। चूंकि यह आय लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में अलग से प्रतिवेदित नहीं की गई है, इसलिए इसे सत्यापित नहीं किया जा सकेगा। वीपीटी ने इन आंकड़ों पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है। वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों से आय पर विश्वास किया गया है। पहले बताए गए कारणों से, लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित जीसीबी प्रचालनों से संबंधित आय और दोनों फ्लोटिंग क्रेन प्रचालनों से आय जोकि एलए के दायरे से बाहर है, वीएसपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार अलग रखे गए हैं।

(घ). वीएसपीएल ने बताया है कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान सेल को क्रमशः रु 595.41 लाख, रु 534.89 लाख और रु 694.47 लाख और अन्य ग्राहकों को क्रमशः रु 67.49 लाख, रु 69.04 लाख और रु 61.85 लाख की रियायतें/छूट ऑफर की थी। वीएसपीएल द्वारा ऑफर की गई रियायतों/छूटों का जोड़ वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः रु 662.90 लाख, रु 603.93 लाख और रु 756.32 लाख है।

वीएसपीएल ने तर्क दिया है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी, इसने अनुरोध किया था कि प्रचालक द्वारा स्वीकृत छूट/रियायतें प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.10, 2.16.1 और 4.4 के अधीन सुविचारित किए जाने चाहिए परन्तु इस प्राधिकरण द्वारा इसे स्वीकार नहीं किया गया है। इसने तर्क दिया है कि छूट/रियायतें अस्वीकृत जाने के परिणामस्वरूप 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में स्वीकार्य 16 प्रतिशत आरओसीई के उचित प्रतिलाभ को अर्जित करने में कमी आएगी और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के 2.2(ii) के अधीन यथा निर्धारित उचित प्रतिलाभ सुनिश्चित करने का प्रशुल्क उद्देश्य कभी भी पूरा नहीं किया जा सकेगा। इसने निवेदन किया है कि वीएसपीएल को केवल दो विकल्पों के बीच चयन करना होगा कि छूट प्रदान किए जाएं अथवा पहले से किए गए निवेश के कम उपयोग के जोखिम पर कारोबार खोया जाए। छूट न तो वाणिज्यिक निर्णयों के आधार पर दिए जाते हैं और न ही मात्रा छूटों के आधार पर। इसने बताया है कि पूर्वानुमानित यातायात की तुलना में यातायात की मात्राओं में वृद्धि ऑफर की गई छूटों/रियायतों के कारण इन वर्षों में अर्जित की जा सकेगी और इसलिए इसने पूर्वकाल में ऑफर की गई रियायतों/छूटों को अस्वीकृत नहीं करने का अनुरोध किया है।

वीएसपीएल द्वारा उल्लिखित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के संदर्भ में, यह बताना प्रासंगिक है कि उक्त खंड बताता है कि आन्तरिक प्रशुल्क योजना यदि पतन/निजी प्रचालक द्वारा प्रस्तावित की जाती है, तो भीड़ अथवा कम उपयोग वाले कारकों का विश्लेषण करने के बाद कार्यवाही की जाएगी। कम उपयोग से बचने के लिए आन्तरिक प्रशुल्क योजना के लिए ऐसा कोई प्रस्ताव वीएसपीएल द्वारा दाखिल नहीं किया गया था। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 4.4 बिना भेदभाव आधार पर लागू किए जाने के लिए अतिरिक्त कार्यों आकर्षित करने के लिए कंपटिव/बल्क सुविधा द्वारा अधिक निष्पादन को प्रेरित करने के लिए स्टाइडिंग दरों को अंगीकृत करने के लिए प्रोत्साहित करता है। इसके अलावा, इस खंड के अनुसार, मात्रा छूट योजना की वजह से आने वाले राजस्व, यदि कोई हो, में कटौती को समायोजित करने के लिए प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत नहीं की जाएगी। मात्रा छूट योजना के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रस्ताव दाखिल नहीं किया गया था।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.16.1 महापतन न्यासों और वहां पर बीओटी प्रचालकों को केवल यह अधिकार देता है कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों से कम पर वसूली की जा सकती है यदि वे ऐसा चाहें। परन्तु, उक्त दिशानिर्देशों में कही भी यह उल्लेख नहीं किया गया है कि पतनों/टर्मिनल प्रचालकों द्वारा स्वीकृत छूट कम हुए राजस्व पर विचार करते हुए प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में स्वीकार किए जाने हैं।

पूर्व अवधि के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, अनुमोदित दरमानों के नुसार वसूलीयोग्य राजस्व पर ही विचार किया जा सकता है। 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन शाश्वत अन्य महापतन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारण में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है। विनियामक के निर्णय अपने ग्राहकों को छूट/रियायतें देने के लिए प्रचालकों के प्रबंधन निर्णयों द्वारा प्रभावित नहीं किया जा सकता। पूर्व निष्पादन की समीक्षा के प्रयोजन के लिए, पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए आय तत्संबंधी पतन/निजी टर्मिनल के अनुमोदित दरमानों के अनुसार ही सुविचारित की जानी चाहिए। इस प्राधिकरण ने न केवल वीएसपीएल के मामले में प्रशुल्क के निर्धारण में इस दृष्टिकोण का एकसमान रूप से अनुसरण किया है, अपितु विभिन्न अन्य मामलों में भी ऐसा किया है, जैसाकि अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद सं. 11(ii)(घ)(iii) में प्रतिवेदित किया गया है। हालांकि वीएसपीएल ने माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष छूटों/रियायतों का मुद्दा उठाया था परन्तु माननीय उच्च न्यायालय से इस संबंध में इस प्राधिकरण को कोई निदेश प्राप्त नहीं हुआ है। अतः, वास्तविक आय में इसके विवेकाधिकार पर वीएसपीएल द्वारा प्रदत्त छूटों पर विचार नहीं किया गया है और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आय में जोड़ा गया है। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान वीएसपीएल द्वारा ऑफर की गई रियायतों तथा छूटों का प्रभाव क्रमशः ₹ 662.90 लाख, ₹ 603.93 लाख और ₹ 756.32 लाख और वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित आय में जोड़ा गया है।

- (ड). व्यय साइड पर, वीएसपीएल ने जीसीबी प्रचालनों के लिए वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः ₹ 2619.79 लाख, ₹ 2915.92 लाख और ₹ 1004.48 लाख के प्रचालन व्यय को अलग रखा है। वीएसपीएल ने पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान बताया था कि सामान्य प्रचालन और सामान्य परिसंपत्तियां जीसीबी प्रचालनों में प्रभाजित नहीं की गई हैं और इसका योगदान प्रबंधकीय विशेषज्ञता ऑफर करने तक सीमित है। मौजूदा कार्याहियों के दौरान भी, वीएसपीएल ने अपना

निर्णय बरकरार रखा था कि वीएसपीएल की परिसंपत्तियां जीसीबी में तैनात नहीं की गई हैं और इसलिए लागत विवरणों में अन्य समायोजन नहीं किया गया है। पहले उल्लिखित कारणों से, लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित जीसीबी प्रचालनों से संबंधित व्यय पर विश्वास किया गया है और वीएसपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार लागत विवरण से अलग रखा गया है।

- (च). वीएसपीएल के वार्षिक लेखे प्रतिबद्ध उतराई दर में कमी के लिए जुर्माने हेतु वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए क्रमशः ₹0 126.00 लाख, ₹0 112.95 लाख और ₹0 87.74 लाख का व्यय दर्शाता है। यह व्यय सेल के साथ इसके द्वारा किए गए द्विपक्षीय समझौते के लेखा पर है जिसमें वीएसपीएल को ईक्यू बर्थों एवं जीसीबी दोनों में सहमत उत्पादकता स्तरों में कमी के लिए सेल को जुर्माना अदा करना होगा। सेल और वीएसपीएल के बीच द्विपक्षीय समझौते से आने वाले सेल के पेनामेक्स पोत के प्रहस्तन के लिए उतराई दरों में कमी के लिए प्रतिवेदित व्यय पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश के दौरान स्वीकृत नहीं किया गया था। इस ओर ध्यान दिलाए जाने पर, वीएसपीएल ने नवम्बर 2014 में दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण में, वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए क्रमशः ₹0 126.00 लाख, ₹0 112.95 लाख और ₹0 87.74 लाख इस लेखा पर व्यय अलग रखे गए हैं। उपर्युक्त समायोजन पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है और इसलिए स्वीकार किया गया है। राजस्व साइड पर, वीएसपीएल ने यह उद्धरित करते हुए ग्राहकों के साथ वैयक्तिक करार के अनुसार बताए गए वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए क्रमशः ₹0 5.51 लाख, ₹0 14.29 लाख और ₹0 1.20 लाख के परेण अर्जनों को भी अलग रखा है कि यह उतराई प्रतिबद्धता में कमी के लिए जुर्माने को अलग रखने के अनुसार है। वीएसपीएल द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर, वैयक्तिक करार से आने वाले वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित परेण अर्जनों को वीएसपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार अलग रखने की अनुमति दी गई है।
- (छ). वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित क्रमशः ₹0 72.76 लाख, ₹0 139.68 लाख और ₹0 161.61 लाख की जमाराशियों पर ब्याज आय वीएसपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण और अन्य बीओटी प्रचालकों तथा महापत्तन न्यासों के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार अलग रखे गए हैं।
- (ज). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, बर्थ के निर्माण के पूरा करने में विलंब के लिए मध्यस्थता निर्णय से आने वाला वर्ष 2008-09 में वीएसपीएल द्वारा वीपीटी को भुगतान की गई लिक्विडेटेड क्षतियां राशि ₹ 2 करोड़ बर्थ लागत की पूंजी लागत में जोड़ा गया था और मूल्यहास तथा उसपर प्रतिलाभ अक्तूबर 2011 आदेश के पैरा 11(iii)(घ)(v) में उल्लिखित कारणों से स्वीकार किया गया था। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार यही संव्यवहार जारी रखा जाएगा।
- (झ). वीएसपीएल द्वारा सुविचारित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों में अशोध्य ऋणों के बट्टा खाते के लिए वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए क्रमशः ₹0 0.55 लाख और ₹0 28.25 लाख तथा संदेहपूर्ण ऋणों के प्राक्धान के लिए वर्ष 2011-12 से 2013-14 हेतु क्रमशः ₹0 23.82 लाख, ₹0 14.54 लाख और ₹0 15.26 लाख शामिल है। यह मद अक्तूबर 2011 में प्रशुल्क के संशोधन के समय प्रासंगिक वर्षों के लिए सुविचारित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के अनुमानों का हिस्सा नहीं थी। इसके अलावा, वीएसपीएल के मौजूदा दरमानों में शामिल प्राक्धानों के अनुसार, सेवाएं अग्रिम रूप में प्रासंगिक प्रभारों के भुगतान पर प्रदान की जाती हैं। ऐसी स्थिति में, संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्राक्धान करते हुए और अशोध्य ऋण बट्टा खाता तथा वीएसपीएल द्वारा विस्तारित ऋणों को स्वीकारकरते हुए प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही का प्रश्न ही नहीं उठता है। इसलिए, अशोध्य ऋण बट्टा खाता और संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्राक्धान वीएसपीएल के निष्पादन के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए अलग रखे गए हैं।
- (ञ). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुपालन में, दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित सीमा तक राजस्व हिस्सेदारी वास्तविकताओं पर स्वीकार्य है, यह दृष्टिकोण वीएसपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश में भी अनुसरित किया गया था।

वीएसपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः ₹0 391.61 लाख, ₹0 417.65 लाख और ₹0 399.26 लाख की राजस्व हिस्सेदारी भुगतान रिपोर्ट करते हैं।

वीपीटी ने भी कूल राजस्व हिस्सेदारी भुगतान निर्दिष्ट की है जोकि वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए वीएसपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल खाते हैं।

लाइसेंस करार विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंसधारी लाइसेंसदाता को परियोजना सुविधाओं के प्रचालन से लाइसेंसधारी द्वारा अर्जित सकल राजस्व के 17.111 प्रतिशत के समकक्ष राजस्व हिस्सेदारी की अदायगी करेगा। सकल राजस्व शब्दावली वर्ष 2011 में हस्ताक्षरित लाइसेंस करार में विशेष रूपसे परिभाषित नहीं की गई है। वीपीटी और वीएसपीएल दोनों ने पहले पुष्टि की थी कि संशोधित बोली दस्तावेज के अनुसार, "सकल राजस्व" की परिभाषा केवल "बर्थ किराया प्रभार" और "कार्गो घाटशुल्क" शामिल करने के लिए समझा गया है। तदनुसार, पिछले संशोधन के दौरान अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित स्तर पर राजस्व हिस्सेदारी अर्थात् बर्थ किराये तथा कार्गो घाटशुल्क से सकल राजस्व का 12.811 प्रतिशत जैसाकि वीपीटी द्वारा सूचित किया गया है, पास थ्रू के रूप में स्वीकार किया गया था। वर्तमान संशोधन में भी, वीएसपीएल ने बर्थ किराया तथा घाटशुल्क आय से वर्षवार सकल राजस्व भेजा है और दूसरे बोलीदाता द्वारा उद्धरित स्तर होने के नाते 12.811 प्रतिशत का दावा किया है। वीपीटी ने लागत विवरण में दावाकृत और वीएसपीएल द्वारा परिकलित राजस्व हिस्सेदारी पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की थी। वीएसपीएल द्वारा यथा प्रेषित दूसरे उद्धरण की सीमा तक राजस्व हिस्सेदारी पर विचार किया गया है।

- (ट). करार के अनुसार, रु0 10 मिलियन प्रतिवर्ष का तकनीकी सेवा शुल्क दोनों बर्थों में प्रचालनों के शुरू होने की तारीख से साढ़े तीन वर्षों की अवधि के लिए देय है।

पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में जैसाकि पैरा 11(iii)(घ)(ix) में दिया गया है, वीएसपीएल ने वित्तीय वर्षों 2006-07 तथा 2007-08 के लिए आयकर निर्धारण आदेशों की प्रतियां भेजी थीं। वीएसपीएल द्वारा प्रेषित आयकर निर्धारण आदेश में यह नहीं दर्शाया गया था कि आयकर विभाग द्वारा 'तकनीकी सेवा शुल्क' अस्वीकृत किया गया है। ऐसी स्थिति में, तकनीकी सेवा शुल्क एक व्यय के रूप में स्वीकृत किया गया था। पिछले प्रशुल्क संशोधन में, शेष अप्रभाजित सीमा अर्थात् रु0 287.76 लाख की सीमा तक 2006-07 से 2009-10 तक वीएसपीएल द्वारा भुगतान किया गया तकनीकी सेवा शुल्क परियोजना की शेष अवधि अर्थात् वर्ष 2008 से 24 वर्षों में अर्थात् 12.16 लाख प्रतिवर्ष बांटने का निर्णय लिया गया था। वीएसपीएल ने, मौजूदा प्रशुल्क कार्यवाहियों के दौरान, वर्ष 2009-10 का आयकर निर्धारण आदेश भेजा था। केवल वर्ष 2008-09 का आयकर निर्धारण आदेश ही नहीं भेजा गया था। तथापि, यह स्वीकार करते हुए कि वर्ष 2006-07 तथा 2007-08 के लिए पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान वीएसपीएल द्वारा प्रेषित आयकर निर्धारण आदेश और वर्ष 2009-10 के लिए अब प्रेषित आयकर निर्धारण आदेश यह नहीं दर्शाता है कि आयकर विभाग द्वारा 'तकनीकी सेवा शुल्क' अस्वीकार किया गया है, तकनीकी सेवा शुल्क पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार व्यय रूप में स्वीकार किया गया है। तदनुसार, रु0 12.16 लाख का तकनीकी सेवा शुल्क वर्ष 2011-12 से 213-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए सुविचारित किया गया है जैसाकि पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार वीएसपीएल द्वारा सुविचारित किया गया था।

- (ठ). मार्च 2009 में प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने चैनल को गहरा/चौड़ा करने के लिए वर्ष 2009-10 में रु0 49.95 करोड़ के कैपिटल निकर्षण का प्रस्ताव किया था।

एलए के अनुसार, लाइसेंसधारी अर्थात् वीएसपीएल की लागत तथा जिम्मेदारी पर कैपिटल निकर्षण करना लाइसेंसदाता का दायित्व है। वीपीटी और वीएसपीएल ने नवम्बर 2006 में समझौता ज्ञापन किया था जिसमें वीएसपीएल को प्रवेश चैनल, आंतरिक हारबर घुमाव सर्किल और आंतरिक हारबर के उत्तरी आर्म के जलभागों को - 13.5 मीटर गहरा तथा चौड़ा करना था। एमओयू में स्पष्ट रूप से बताया गया है कि वीएसपीएल एमओयू के अनुसार किए जाने के लिए प्रस्तावित कैपिटल निकर्षण के लेखा पर किसी क्षतिपूर्ति अथवा संवर्धनात्मक प्रशुल्क का दावा नहीं करेगा। वीपीटी ने भी स्पष्ट रूप से कह दिया था कि कैपिटल निकर्षण लागत एमओयू के अनुसार प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में शामिल नहीं की जानी चाहिए।

चूंकि वीएसपीएल द्वारा दावाकृत कैपिटल निकर्षण से संबंधित केपेक्स एलए के अनुसार अथवा वीएसपीएल और वीपीटी के बीच हुए एमओयू के अनुसार नहीं पाया गया था, इसलिए प्रस्तावित केपेक्स मार्च 2009 के प्रशुल्क संशोधन में स्वीकृत नहीं किया गया था। तत्पश्चात्, अक्टूबर 2011

में पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने बताया था कि चैनल/बर्थ को गहरा करने के लिए ₹0 16.08 करोड़ का व्यय हुआ है और इसे वर्ष 2009-10 के दौरान पूंजीकृत किया गया है तथा यह उद्धरित करते हुए इसी पर विचार करने का अनुरोध किया गया था कि उसके द्वारा वीपीटी के साथ किया गया समझौता ज्ञापन वापिस ले लिया गया था। यद्यपि, वीपीटी ने पुष्टि की थी कि वीएसपीएल के साथ हुआ एमओयू वापिस ले लिया गया था, इसने अपना पूर्व निर्णय दोहराया था कि वीएसपीएल द्वारा प्रोदभूत उक्त पूंजी व्यय प्रशुल्क संशोधन के लिए सुविचारित किए जाने के लिए अपेक्षित नहीं है क्योंकि यह लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार नहीं है। अतः, इस लेखा पर वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित ₹0 16.08 करोड़ का पूंजी व्यय अक्टूबर 2011 आदेश में किए गए पूर्व अवधि विश्लेषण से अलग रखा गया था। वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के वास्तविक मूल्यहास और 2011-12 से 2013-14 के अनुमानों में भी तदनुसूची समायोजन किया गया था। पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए पूर्व अवधि का विश्लेषण करते समय इस संबंध में जरूरी समायोजन किया गया है।

(ड). वीएसपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार अपफ्रंट शुल्क के पूंजीकृत भाग पर मूल्यहास घटक को अलग रखते हुए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित मूल्यहास आंकड़ों में उपयुक्त समायोजन किया है। वीएसपीएल द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए मूल्यहास आंकड़े 2009-10 में प्रोदभूत केपिटल निकर्षण पर मूल्यहास से संबंधित समायोजन के अधीन विचार किया गया है और लिक्विडेटिड नुकसान बर्थ की पूंजी लागत में जोड़ा गया है जैसाकि पिछले प्रशुल्क आदेश में निर्णयानुसार पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है।

(ढ). अक्टूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए प्राथमिक व्ययों का बढ़टा खाता ₹0 33.10 लाख सुविचारित किया गया था। वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करते समय, प्राथमिक व्यय का बढ़टा खाता ₹0 33.10 लाख बनाए रखा गया है जैसाकि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए अनुमान अवस्था में सुविचारित किया गया था।

(ण). वीएसपीएल ने लागत विवरण में सुविचारित वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपत्तियों और निवल अचल परिसंपत्तियों का पुनर्मिलान किया है। यह समायोजन परियोजना अवधि के दौरान इस के बढ़टा खाते के लेखा पर अलग रखते हुए अपफ्रंट शुल्क (निवल प्रखंड) के संदर्भ में है। यद्यपि, वीएसपीएल ने अपफ्रंट शुल्क के सम्पूर्ण निवल प्रखंड को अलग किया है, परन्तु हमारे विश्लेषण में अपफ्रंट शुल्क का अप्रभाजित भाग निवल अचल परिसंपत्तियों में जोड़ा गया है और पिछले प्रशुल्क आदेश और निजी टर्मिनल प्रचालकों के अन्य प्रशुल्क मामलों में भी अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है। इसके अलावा, वीएसपीएल द्वारा प्रेषित निवल अचल परिसंपत्तियां वर्ष 2009-10 में केपिटल निकर्षण के संदर्भ में समायोजित किया गया है, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है। इसके अलावा, वीएसपीएल द्वारा भुगतान किए गए लिक्विडेटिड नुकसानों के संदर्भ में निवल प्रखंड जिसे बर्थ लागत में जोड़ा गया है जिसे नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है तथा प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

(vii). कार्य पूंजी नीचे विश्लेषित की गई है:-

(क). वीएसपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए विविध देनदारियों के रूप में दो माह की प्रचालन आय पर विचार किया है। यह 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल प्रावधानों के अनुसार नहीं है, क्योंकि विविध देनदारियां शून्य सुविचारित की गई हैं।

(ख). वीएसपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए ईंधनों के अलावा भंडारों का वार्षिक उपभोग भेजा है और 50 प्रतिशत अर्थात् ईंधन के अलावा इसके वास्तविक पुर्जे उपभोग के 6 माह पर विचार किया है। मौजूदा परिसंपत्ति के परिकलन में वस्तुसूची का परिकलन प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार है। वीएसपीएल द्वारा भेजे गए आंकड़ों पर विचार किया गया है।

(ग). 2005 दिशानिर्देशों के अधीन प्रशुल्क निर्धारण में अनुसरित दृष्टिकोण के कुछ क्षेत्रों को रिफाइन करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 30 सितम्बर 2008 के अनुसार, कुछ व्ययों के

पूर्व-भुगतान जो लाइसेंस करार के प्रावधानों से आते हैं, विविध देनदारियों के रूप में माना जा सकता है।

वीपीटी के साथ वीएसपीएल द्वारा किया गया लाइसेंस करार पट्टा किरायों का कोई अग्रिम भुगतान निर्धारित नहीं करता है।

वीएसपीएल और वीपीटी के बीच हुए एलए के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, राजस्व हिस्सेदारी तत्काल अनुवर्ती माह के 7वें दिन को अथवा पहले देय है। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि एलए के अनुसार, वीएसपीएल को रॉयल्टी का कोई अग्रिम भुगतान भी नहीं करना होगा। वीएसपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि लाइसेंस करार से आने वाली मदों में से कोई भी विचार के लिए पात्र नहीं है।

(घ). रोकड़ शेष उपरिख्यो सहित एक माह के रोकड़ प्रचालन व्ययों पर परिकलित किया गया है जैसाकि वीएसपीएल के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान किया गया था।

(ङ). वीएसपीएल ने दीर्घावधि ऋण की मौजूदा परिपक्वता, ट्रेड देयताओं, उपदान के लिए प्रावधान, क्षतिपूर्ति अनुपरस्थितियों के लिए प्रावधान आदि को अलग रखने के अधीन वर्ष 2011-12 के लिए वार्षिक लेखों के अनुसार मौजूदा देयताओं पर विचार किया है। मौजूदा देयताएं जैसे ट्रेड देयताएं और क्षतिपूर्ति अनुपरस्थितियों के लिए प्रावधान मौजूदा देयताओं और प्रोद्भूत ब्याज के हिस्से के रूप में सुविचारित किए गए हैं और उधारियों पर देयता पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार हमारे विश्लेषण में अलग रखे गए हैं। वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 के लिए, वीएसपीएल ने दीर्घावधि ऋण की मौजूदा परिपक्वता को अलग रखने के अधीन वार्षिक लेखों के अनुसार मौजूदा देयताओं पर विचार किया है। इन दो वर्षों के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित मौजूदा देयता हमारे विश्लेषण में सुविचारित की गई है सिवाय प्रोद्भूत ब्याज और उधारियों पर देयता को अलग करने के।

(च). उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, कार्यगत पूंजी नकारात्मक परिगणित होती है। इसलिए, इसे शून्य माना गया है। इस प्रकार, नियोजित पूंजी में वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः ₹0 22832.84 लाख, ₹0 21921.05 लाख और ₹0 20916.47 लाख की दर से केवल परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड शामिल है।

(छ). पिछले आदेश में सुविचारित 7.70 मिलियन टन प्रतिवर्ष की दर से टर्मिनल की क्षमता पर विचार करते हुए, वर्ष 2011-12 से 2012-13 के दौरान वास्तविक क्षमता उपयोगिता क्रमशः 72 प्रतिशत, 75 प्रतिशत और 72 प्रतिशत परिगणित होती है जोकि वीएसपीएल द्वारा सुविचारित भी की गई है। अक्टूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए 16 प्रतिशत की दर से स्वीकृत किया गया था। उक्त तीन वर्षों के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते समय यही स्थिति बनाए रखी गई है।

(viii). पूर्व अवधि 2011-12 से 2013-14 के अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं का विश्लेषण करते हुए लागत विवरण की प्रति अनुबंध-I रूप में संलग्न की गई है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

विवरण	वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए पूरी तरह से जोड़ (₹0 लाखों में)		(₹0 लाखों में) भिन्नता % में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक	
यातायात (टनों में)	196.97	168.36	-15%
प्रचालन आय	31368.82 *	32039.51 #	2%
कुल व्यय	21684.00	19947.02	8%
प्रतिलाभ से पहले अधिशेष/घाटा	9684.82	12092.48	25%
नियोजित पूंजी (औसत)	26887.98	21890.12	-19%
तीन वर्षों 2011-12 से 2013-14 के लिए नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ	12906.23	10507.26	-19%

विवरण	वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए पूरी तरह से जोड़ (रु लाखों में)		भिन्नता % में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक	
आरओसीई के बाद निवल अधिशेष (पूर्व अधिशेष के समायोजन से पहले)	(-)3221.41	1585.22	
अक्टूबर 2011 आदेश में सुविचारित पूर्व अवधि अधिशेष का समायोजन (रु 1073.49 लाख + रु 2060.69 लाख)	3134.20	-	
आरओसीई के बाद निवल अधिशेष (पूर्व अधिशेष के समायोजन के बाद)	(-)87.21	1585.22	

* अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित नई प्रशुल्क मदों को दर्शाने के लिए प्रचालन आय अनुमान अद्यतन किए गए हैं और पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रशुल्क की कटौती कर रु 72.75 प्रति टन से रु 36.70 प्रति टन किया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एचएमसी का किराया रिट याचिका का लंबित निपटान होने तक रु 72.75 प्रति टन की पूर्व-संशोधित दर वसूल करने के लिए वीएसपीएल को अनुमति देते हुए अपने आदेश दिनांक 22 दिसम्बर 2011 द्वारा माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश के मद्देनजर अक्टूबर 2011 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर से अधिक है।

- (ix). वर्ष 2011-12 से 2013-14 से संबंधित पूर्व अवधि के संदर्भ में विश्लेषा के निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:
- (क). वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कुल यातायात 168.36 लाख टन है जबकि इसके विपरीत वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान 196.97 लाख टन का अनुमानित यातायात है। भौतिक पैरामीटर अर्थात् वास्तविक प्रहस्तित यातायात में भिन्नता अनुमानों की तुलना में 15 प्रतिशत नकारात्मक है।
- (ख). वीएसपीएल द्वारा अर्जित प्रचालन आय रु 320.40 करोड़ है जबकि इसके विपरीत तदनुसूची अवधि के लिए रु 313.69 करोड़ है जोकि परिणामस्वरूप 2 प्रतिशत की सकारात्मक भिन्नता है।
- (ग). व्यय साइड पर, तीन वर्षों के लिए वास्तविक कुल व्यय रु 199.47 करोड़ है जबकि इसके विपरीत तदनुसूची अवधि के लिए पिछले आदेश में रु 216.84 करोड़ का अनुमानित व्यय है। इस प्रकार, कुल वास्तविक व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित व्यय की तुलना में 8 प्रतिशत की नकारात्मक भिन्नता दर्शाता है।
- (घ). वर्ष 2012-13 से 2013-14 के लिए औसत नियोजित पूंजी रु 218.90 करोड़ है जबकि इसके विपरीत औसत अनुमानित नियोजित पूंजी रु 268.99 करोड़ है। औसत नियोजित पूंजी में भिन्नता 19 प्रतिशत नकारात्मक होती है।
- (ङ). हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण के अनुसार, वीएसपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए प्रतिलाभ से पहले क्रमशः रु 4237.04 लाख, रु 4501.16 लाख और रु 3354.28 लाख का अधिशेष अर्जित किया है जोकि कुल मिलाकर रु 12092.48 लाख का औसत अधिशेष होता है। इस प्रकार, औसत नियोजित पूंजी पर अर्जित औसत प्रतिलाभ 18.29 प्रतिशत परिगणित होता है, जैसाकि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

(रु लाखों में)

विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	औसत
वीएसपीएल द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष	4237.04	4501.16	3354.28	4030.83
वास्तविक नियोजित पूंजी	22832.84	21921.05	20916.47	21890.12
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ	18.6%	20.5%	16.0%	18.4%

- (च). उपर्युक्त विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि भौतिक पैरामीटर अर्थात् वास्तव में प्रहस्तिता यातायात और प्रचालन आय के रूप में वित्तीय निष्पादन, व्यय, नियोजित पूंजी तथा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ में भिन्नता + 20 प्रतिशत से कम है। उपर्युक्त तालिका के अनुसार, वीएसपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत 16 प्रतिशत प्रतिलाभ के स्थान पर नियोजित पूंजी पर 18.4 प्रतिशत का औसत लाभ अर्जित किया है और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ में भिन्नता 15 प्रतिशत है जोकि $+ / (-)$ 20 प्रतिशत भिन्नता से कम है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन + अथवा - 20 प्रतिशत से अधिक भिन्नता दर्शाता है तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ/हानि का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित करना होगा। चूंकि भौतिक और वित्तीय दोनों पैरामीटरों में भिन्नता $+ / (-)$ 20 प्रतिशत से कम पाई गई है, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, वीएसपीएल के मौजूदा प्रशुल्क चक्र में किसी समायोजन के लिए कोई मामला नहीं है।

- (छ). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने यह उद्धरित करते हुए वर्ष 2010-11 में प्रहस्तिता वास्तविक यातायात 64.73 लाख टन से वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानित यातायात 58.5 लाख टन है कि बर्थ सं. ईक्यू-9 2011-12 आखिरी तिमाही में किए जाने के लिए प्रस्तावित उक्त बर्थ के सुदृढीकरण/मरम्मत कार्यों की वजह से दो महीनों के लिए प्रचालन में नहीं रहेगा। वीपीटी ने वीएसपीएल द्वारा बताई गई स्थिति का समर्थन भी किया था और उसके पूर्वानुमानों को स्वीकार करने का अनुरोध भी किया था। वीएसपीएल द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर जिनका पत्तन द्वारा समर्थन किया गया था, वर्ष 2011-12 के लिए वीएसपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात पर विश्वास किया गया है और इस शर्त के अधीन पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित किया गया है कि आदेश में विश्वास की गई स्थिति में किसी परिवर्तन की वजह से वीएसपीएल को कोई वित्तीय लाभ होता है तो ऐसा अधिशेष अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

वर्तमान प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाहियों में, वीएसपीएल ने बताया है कि बर्थ सं. 9 के सुदृढीकरण/मरम्मत कार्य वीएसपीएल द्वारा लगातार प्रयासों और फॉलोअप के बावजूद वीपीटी के अनुमोदन की मांग के लिए नहीं लिया जा सका था जैसाकि तथ्यात्मक स्थिति बताने वाले पूर्वानुमानों में बताया गया है। वैसा करे जैसा यह है। वर्ष 2011-12 में वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तिता वास्तविक यातायात 55.74 लाख टन है जोकि पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित 58.50 लाख टन के अनुमानित यातायात से कम है। चूंकि वर्ष 2011-12 में प्रहस्तिता वास्तविक यातायात अनुमानों से कम है, इसलिए मौजूदा प्रशुल्क चक्र में इस संबंध में किसी समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता है।

- (ज). पिछले संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने बताया था कि नए भंडारण यार्ड के विकास के लिए एक्विजम पार्क में वीपीटी से 1,21,406 वर्ग मीटर अतिरिक्त क्षेत्र पट्टे पर लिए जाने का प्रस्ताव किया गया है और भूमि के उक्त अतिरिक्त क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया जा। वीएसपीएल ने रु० 150.76 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष का पट्टा किराया लागू करते हुए पट्टा किराये का अनुमान लगाया था और 2012-13 के आधे वर्ष और 2013-14 के पूर्ण वर्ष के लिए एक्विजम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए क्रमशः रु० 91.51 लाख और रु० 183.03 लाख के पट्टा किराये का अनुमान लगाया था। आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के पैरा 11(viii)(ज) में उल्लिखित कारणों से, वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 के लिए एक्विजम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए अनुमानित पट्टा किराया इकाई दर में कुछ संशोधन के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था। इस प्राधिकरण ने उक्त प्रशुल्क आदेश में देखा था कि वीपीटी का पट्टा किराया 2008 से संशोधन के लिए देय है परन्तु वीपीटी ने पत्तन के अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावों का निर्धारण करते समय कई अवसरों पर प्रदत्त हमारी सलाह के बावजूद पट्टा किराये के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल नहीं किया था। वर्ष 2012-13 के लिए रु० 106.69 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष और 2013-14 के लिए रु० 108.82 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष की दर से पट्टा किराये की इकाई दर पर विचार करते हुए, जैसाकि अक्टूबर 2011 आदेश में स्पष्ट किया गया है, वीपीटी से लिए जाने के लिए प्रस्तावित एक्विजम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराया वर्ष 2012-13 (आधा वर्ष) के लिए रु० 64.76 लाख और वर्ष 2013-14 के लिए रु० 132.11 लाख अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में सुविचारित किया गया था। प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 के पैरा 11(viii)(ज) में बताया है कि यदि वीपीटी द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर

पांच वर्षों 2008-13 के लिए वीपीटी भूखंडों के लिए अनुमोदित (किए जाने वाले) संशोधित पट्टा किराया वीएसपीएल मामले में सुविचारित पट्टा किराये की अपेक्षा कम था तो सम्पूर्ण अधिकता अगली समीक्षा में पूर्णतः समायोजित की जाएगी।

तथापि, पूर्व अवधि में वीएसपीएल के कार्यनिष्पादन का विश्लेषण करते समय, यह देखा गया था कि एक्जिम पार्क क्षेत्र में उक्त भूमि आबंटन आदेश दिनांक 28 जनवरी 2014 के अनुसार केवल 28 जनवरी 2014 को ही वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को आबंटित की गई थी। इसका अर्थ है कि उक्त भूमि का आबंटन कुल यातायात चक्र के अंत में किया गया था। वीपीटी ने पत्तन द्वारा वीएसपीएल को भूमि के आबंटन में विलंब होने की घटनाओं का क्रम बताया था जिसे इस मामले की तथ्यात्मक स्थिति बताते हुए पूर्ववर्ती अनुच्छेद दिया गया है। वीपीटी और वीएसपीएल दोनों ने पुष्टि की है कि भंडारण यार्ड के विकास के लिए वीएसपीएल को एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि आबंटित करते हुए अंतिम आबंटन आदेश 28 जनवरी 2014 को ही जारी किया गया था। चूंकि एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि 28 जनवरी 2014 जोकि पिछले प्रशुल्क चक्र का बिल्कुल अंत है, तक वीएसपीएल को आबंटित नहीं की गई थी यह भी स्वीकार करते हुए कि आबंटन में यह विलंब वीपीटी द्वारा सूचीबद्ध घटनाओं के क्रम के अनुसार वीएसपीएल पर आरोप्य नहीं है, आदेश सं. टीएमपी/63/2011-वीपीटी दिनांक 18 जून 2012 द्वारा वीपीटी के लिए अंतिम रूप से अनुमोदित संशोधित पट्टा किराया और जो पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित किया गया था, के संदर्भ में समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता है। यह देखा गया है कि वर्ष 2013-14 के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक पट्टा किराया भी एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए कोई पट्टा किराया शामिल नहीं किया गया था।

(x). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वीएसपीएल ने अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र के लिए एक्जिम पार्क में वीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई जाने वाली भूमि के विकास के लिए रु० 44.98 करोड़ का पूंजी व्यय परिकल्पित किया था। पिछले प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में, इस प्राधिकरण ने आदेश के पैरा 11(xiii)(क)(v) में उल्लिखित कारणों से रु० 42.62 करोड़ के प्रस्तावित केपेक्स को संशोधित किया था। यह इस शर्त के अधीन सुविचारित किया गया था कि यदि वास्तविकताओं के संदर्भ में अनुमानों की समीक्षा के समय यह पाया जाएगा कि प्रस्तावित निवेश वर्ष 2013-14 में नहीं किए गए हैं तो इस लेखा पर वीएसपीएल को प्रोदभूत लाभ निर्धारित किया जाएगा और अगले प्रशुल्क चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, मौजूदा प्रशुल्क चक्र में, वीएसपीएल से इस चक्र में निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में समायोजन के लिए वीएसपीएल को प्रोदभूत अतिरिक्त अधिशेष परिमाणित करने का अनुरोध किया गया था। वीएसपीएल ने बताया है कि प्रस्तावित निवेश उसके नियंत्रण से बाहर के कारणों से नहीं किया जा सका था और इसलिए इसे प्रोदभूत लाभ रूप में नहीं देखने का अनुरोध किया है और इसलिए मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए नहीं कहा गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रस्तावित निवेश वीएसपीएल को वीपीटी द्वारा एक्जिम पार्क क्षेत्र में भूमि के आबंटन से जोड़ा गया था। जब पत्तन द्वारा उद्घरित विभिन्न कारणों से वीपीटी द्वारा स्वयं भूमि का आबंटन नहीं किया गया था जो दर्शाता है कि विलंब वीएसपीएल पर आरोप्य नहीं था और वीएसपीएल द्वारा सही बताया गया है कि यह उसके नियंत्रण से बाहर था, मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत प्रस्तावित निवेश के संदर्भ में समायोजन सुविचारित नहीं किया जा सका था। किसी भी स्थिति में, अनुवर्ती अनुच्छेदों में विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव प्रशुल्क पर भी, वीएसपीएल मौजूदा प्रशुल्क चक्र में रु० 21.63 करोड़ के घाटे में है।

(xi). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.8 के अनुसार, प्रशुल्क वैधता चक्र तीन वर्षों की अवधि के लिए है और इसलिए वीएसपीएल के मामले में वित्तीय/लागत स्थिति का विश्लेषण 3 वर्षों की अवधि अर्थात् 2014-15 से 2016-17 के लिए किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2013-14 में वीएसपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 55.15 लाख टन है। वर्ष 2013-14 में प्रतिवेदित 55.15 लाख टन के वास्तविक यातायात में से, बल्क मेटिरियल हैंडलिंग सर्विस (बीएमएचएस) का यातायात 16.06 लाख टन और परंपरागत कार्गो यातायात 39.09 लाख टन है। 2013-14 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात के विपरीत, वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात क्रमशः 53.50 लाख टन, 64.25 लाख टन और 70.23 लाख टन है। अनुमानित कुल यातायात में से, बर्थ सं. ईव्यू-8 में बीएमएचएस के माध्यम से प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए क्रमशः 19.00 लाख टन, 24.00 लाख टन और 27.00 लाख टन पूर्वानुमानित किया गया है, और परंपरागत साधनों द्वारा प्रहस्तित कार्गो तदनुवर्ती वर्षों के लिए क्रमशः 34.50 लाख टन, 40.25 लाख टन और 43.23 लाख टन पूर्वानुमानित किया गया है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि यातायात पूर्वानुमान वर्ष 2013-14 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर आधारित है और 31 अक्टूबर 2014 तक प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर विचार करते हुए भी है। यह

देखा गया है कि वर्ष 2014-15 के लिए वीएसपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात वर्ष 2013-14 में वास्तव में प्रहस्तित यातायात पर 3 प्रतिशत की कटौती दर्शाता है।

यह कहना गलत नहीं होगा कि दूसरा बीओटी प्रचालक अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड अपने प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में वीपीटी में कंटेनर टर्मिनल का प्रहस्तन कर रहा है जोकि इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में आदेश सं. टीएमपी/65/2013-वीसीटीपीएल दिनांक 21 मार्च 2015 द्वारा निर्णीत किया गया था जिसमें विशाखापत्तनम में हुदहुद चक्रवात को कारणों में से एक कारण उद्धरित करते हुए वर्ष 2013-14 में प्रहस्तित वास्तविक कंटेनर यातायात में वर्ष 2014-15 के लिए यातायात अनुमानों में 4.1 प्रतिशत की कटौती का पूर्वानुमान लगाया था। चूंकि वास्तविक यातायात दिसम्बर 2014 तक वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर बताया गया था, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2014-15 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा यातायात पूर्वानुमानों में कटौती को स्वीकार किया था। वर्ष 2014-15 में वीएसपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात में प्रतिशत कटौती वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित यातायात में प्रतिशत कटौती के करीब पाया गया था, जिसके इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था।

जब वीपीटी से वीएसपीएल द्वारा दिए गए यातायात पूर्वानुमान की उपयुक्तता पर अपना विचार अभिव्यक्त करने का अनुरोध किया गया था तो पत्तन ने बताया था कि मौजूदा वित्तीय वर्ष अर्थात् 2014-15 (सितम्बर 2014 तक) के प्रथम छह महीनों के दौरान, वीएसपीएल ने 26.26 लाख टन प्रहस्तन किया था और राय व्यक्त की थी कि प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर, वीएसपीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान उचित हैं। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, वर्ष 2014-15 में वीएसपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

तथापि, वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के लिए, वीएसपीएल ने क्रमशः 20.1 प्रतिशत और 9.3 प्रतिशत की यातायात वृद्धि का पूर्वानुमान लगाया था। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि यातायात पूर्वानुमान मौजूदा प्रशुल्क चक्र में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धनों के मद्देनजर अतिरिक्त यातायात के प्रभाव को लेता है। वीपीटी ने भी वीएसपीएल के पूर्वानुमानों को उचित पाया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।

- (xii). (क). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए कार्गो संबंधित आय पूर्वानुमानित यातायात के लिए अक्टूबर 2011 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा प्रशुल्क लागू करते हुए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित की गई है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि एचएमसी के किराये (वीएसपीएल द्वारा दर को चुनौती दी गई है) के लिए आय भी के लिए आय पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार रु० 36.75 प्रति टन पर अनुमानित किया गया है। बीएमएचएस प्राप्त करने वाले कार्गो यातायात से आय बीएमएचएस कार्गो से पूर्वानुमानित यातायात हेतु बीएमएचएस के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा समेकित दर के आधार पर अनुमान लगाया गया है।

बीएमएचएस कार्गो से इतर कार्गो के लिए अर्थात् परंपरागत साधनों द्वारा, वीएसपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर कार्गो प्रहस्तन आय का अनुमान लगाया है। विभिन्न सेवाएं जैसे स्टीवडोरिंग, एचएमसी सेवाएं तथा तट प्रहस्तन प्राप्त करने वाली कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी परंपरागत कार्गो से कार्गो प्रहस्तन आय के अनुमानन के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान प्राप्त किए गए औसत वास्तविक हिस्सेदारी पैटर्न के आधार पर क्रमशः 100 प्रतिशत, 84 प्रतिशत और 67 प्रतिशत सुविचारित किया गया है। वीएसपीएल ने बताया है कि एचएमसी सेवाएं तथा तट प्रहस्तन (एचएमसी सहित) की सेवाएं प्राप्त करने वाले परंपरागत कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के आधार पर क्रमशः औसतन 81 प्रतिशत और 62 प्रतिशत थी। मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए, परंपरागत यातायात का 84 प्रतिशत और 67 प्रतिशत क्रमशः एचएमसी और तट प्रहस्तन सेवाएं प्राप्त करने के लिए पूर्वानुमानित किया गया है। उद्धरित करते हुए कि भारतोलन सेवाएं वैकल्पिक हैं, वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि बीएमएचएस कार्गो से इतर यातायात पूर्वानुमानों का 50 प्रतिशत सेवा प्राप्त करेगा। वीपीटी ने विभिन्न सेवा से कार्गो प्रहस्तन आय के अनुमानन के लिए वीएसपीएल द्वारा सुविचारित कार्गो मात्रा की प्रतिशत हिस्सेदारी पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की थी। वीएसपीएल द्वारा सुविचारित विभिन्न सेवाओं को प्राप्त करने वाले परंपरागत कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए प्लॉट किराये से आय का विस्तृत परिकलन भेजा है। प्लॉट किराये से आय का अनुमान लगाने के लिए, वीएसपीएल ने अनुमान लगाया है कि परंपरागत कार्गो यातायात पूर्वानुमान का 67 प्रतिशत और बीएमचएस कार्गो पूर्वानुमानों का 100 प्रतिशत भंडारण सुविधा प्राप्त करेगा। बीएमचएस में प्रहस्तित कोयला और परंपरागत कार्गो जैसे स्टीम कोयला और जिप्सम, निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद दो पखवाड़ों की औसत भंडारण अवधि पर विचार किया गया है और अन्य कार्गो मर्दों के लिए, निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद एक पखवाड़े के लिए भंडारण भंडारण प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित किया गया है। वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित प्लॉट किराये से आय पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीएसपीएल ने वर्ष 2016-17 में एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भंडारण यार्ड के विकास का प्रस्ताव किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, वीपीटी अतिरिक्त भंडारण यार्ड के विकास के लिए जनवरी 2014 में वीएसपीएल को भूमि पहले ही आबंटित कर चुका है। मौजूदा प्रशुल्क चक्र में एक्जिम पार्क में वर्ष 2016-17 में अतिरिक्त भंडारण यार्ड के विकास के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए कारणों से स्वीकार किया गया है। वीएसपीएल ने बताया है कि एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भंडारण यार्ड के विकास से, अनुमानित परंपरागत कार्गो का शेष 33 प्रतिशत भी एक्जिम पार्क में भंडारण सुविधा प्राप्त करेगा और वर्ष 2016-17 में इससे आय का अनुमान लगाया गया है।

वीएसपीएल ने मौजूदा यार्ड के लिए मौजूदा दरमानों में निर्धारित प्लॉट किराया अर्थात् एक/दो पखवाड़े के औसत दराम समय के लिए प्रथम पखवाड़े हेतु रु० 6 प्रति मी.ट. और दूसरे पखवाड़े के लिए रु० 9 प्रति मी.ट. लागू करते हुए एक्जिम क्षेत्र में विकसित किए जाने वाले अतिरिक्त यार्ड के लिए वर्ष 2016-17 में प्लॉट किराया आय का अनुमान लगाया है जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है। मसौदा दरमान में भी, वीएसपीएल ने एक्जिम क्षेत्र में विकसित किए जाने वाले स्टेक यार्ड के लिए किसी पृथक प्लॉट का प्रस्ताव नहीं किया है। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2016-17 के लिए मौजूदा दर लागू करते हुए एक्जिम पार्क क्षेत्र में विकसित किए जाने वाले अतिरिक्त स्टेक यार्ड हेतु वीएसपीएल द्वारा अनुमानित रु० 214 लाख की अतिरिक्त भंडारण आय पर विचार किया गया है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी, जब वीएसपीएल ने एक्जिम पार्क क्षेत्र में अतिरिक्त यार्ड के विकास की परिकल्पना की थी, प्लॉट किराये से अतिरिक्त आय वीएसपीएल के तत्समय मौजूदा दरमान में निर्धारित प्लॉट किराये के आधार पर लिया गया था। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए आय मौजूदा दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित की गई है। वीएसपीएल ने सेल के साथ उसके द्वारा किए गए द्विपक्षीय करार के मद्देनजर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए सेल को ऑफर (किए जाने की) संभावना से रु० 19.27 करोड़ के कुल अनुमानित छूट को नहीं लेने का अनुरोध किया है। खंड 2.10 और 2.16.1 का संदर्भ देते हुए वीएसपीएल द्वारा उठाए गए बिन्दुओं को पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में संबोधित किया गया है और इसलिए यहां दोहराया नहीं गया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु मौजूदा प्रशुल्क में लागत स्थिति का निर्धारण करने के लिए पिछले सामान्य संशोधन आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा दरों के संदर्भ में इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है। वीएसपीएल द्वारा किसी वैयक्तिक उपयोगिता के साथ किए गए वैयक्तिक द्विपक्षीय करार के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जा सकता। इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 द्वारा अनुमोदित दरमान यहां सूचीबद्ध सात सेवाओं के लिए रु० 161.70 प्रति टन की दर से अनुसूची 4.5 के अधीन बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए मेटेरियल हैंडलिंग सिस्टम हेतु दर निर्धारित करता है और रु० 152.70 प्रति टन की एक समेकित दर निर्धारित की गई है, यदि अनुसूची में विनिर्दिष्ट सभी मर्दों को कवर करते हुए एकीकृत टर्मिनल सेवाएं पहले उपलब्ध करवाई गई हो। स्वीकृत की जाने वाली अनुमानित रियायत/छूट का प्रभाव प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में सुविचारित करने की अनुमति नहीं दी जा सकती क्योंकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों पर प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है। सभी महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारित करने के समय यह दृष्टिकोण अनुसरित किया गया है। हालांकि वीएसपीएल ने अनुरोध किया है कि वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए इसके द्वारा अनुमानित रु० 19.21 करोड़ की रियायत/छूट का प्रभाव आय में सुविचारित नहीं किया जाना चाहिए, यह देखा गया है कि लागत प्रवरण में वीएसपीएल द्वारा सुविचारित आय अनुमान 2011 प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार है और अनुमानित रियायत/छूट के प्रभाव को नहीं लिया गया है।

वर्ष 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित कार्गो संबंधित आय रु0 11,441.78 लाख में कुछ त्रुटि पाई गई है। वीएसपीएल द्वारा प्रेषित विस्तृत राजस्व परिकलन में, कुछ गलत संबद्धता की वजह से उर्वरक कार्गो के राजस्व अनुमानन में त्रुटि देखी गई है। इसे सही किया गया है और रु0 11,441.88 लाख की शोधित कार्गो प्रहस्तन आय हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में सुविचारित की गई है।

इस प्रकार, कार्गो प्रहस्तन आय रु0 8454.55 लाख, रु0 10222.56 लाख और रु0 11446.86 लाख पर सुविचारित किया गया है।

- (ख). बर्थ किराये से आय वर्ष 2013-14 में वास्तव में अर्जित रु0 433.96 लाख से कम करके वर्ष 2014-15 में रु0 308.22 लाख के अनुमान पर पहुंचाने का अनुमान लगाया गया है। इस कटौती के कारण अस्पष्ट रह गए हैं। बर्थ किराये से आय वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए रु0 368.31 लाख और रु0 412.56 लाख अनुमानित किया गया है।

वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए आय अनुमानन मौजूदा दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किए गए हैं। वीएसपीएल ने प्रत्येक कार्गो समूहों के लिए, औसत पार्सल आकार आदि, वर्ष 2011-12 से 2013-14 में अर्जित औसत बर्थ उत्पादकता पर आधारित है, वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए बर्थ किराया आय के अनुमानन के लिए विस्तृत गणनाएं भेजी हैं जिसपर विश्वास किया गया है। दो कार्गो मदों अर्थात् मैग्नीज अयस्क और स्टीम कोयला के लिए दरों की संबद्धता के संदर्भ में एक्सल फाइल परिकलन में कुछ त्रुटि देखी गई है जिसे हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में सही किया गया है।

वर्ष 2014-15 के लिए बर्थ किराया आय वीएसपीएल द्वारा सुविचारित 1 अमेरिकी डॉलर = रु0 61.66 के स्थान पर तदनुरूपी अवधि के दौरान प्रचलित औसत विनिमय दर के आधार पर 1 अमेरिकी डॉलर = रु0 61.15 की औसत वास्तविक विनिमय दर से अद्यतन की गई है। वर्ष 2015-16 से 2016-17 के लिए बर्थ किराया आय वीएसपीएल द्वारा सुविचारित 1 अमेरिकी डॉलर = रु0 61.66 की विनिमय दर के स्थान पर इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित 1 अमेरिकी डॉलर = रु0 63.19 की विनिमय दर लागू करते हुए अद्यतन की गई है। इस प्रकार, वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए बर्थ किराया आय क्रमशः रु0 307.60 लाख, रु0 376.85 लाख और रु0 422.39 लाख पर सुविचारित किए गए हैं।

- (ग). इस प्रकार, संक्षेप में, वीएसपीएल द्वारा अनुमानित आय पर विश्वास किया गया है और ऊपर स्पष्ट की गई बर्थ किराया आय में संशोधन के सिवाय सुविचारित की गई है। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए कुल संशोधित आय क्रमशः रु0 8762.15 लाख, रु0 10599.41 लाख और रु0 11869.26 लाख होता है जबकि तदनुरूपी अवधि के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित क्रमशः रु0 8762.76 लाख, रु0 10590.87 लाख और रु0 11854.34 लाख है।

- (xiii). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल प्रचालकों के व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में कीमत उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2014-15 के दौरान निपटान किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के मामले में अंगीकृत वार्षिक वृद्धि कारक 6 प्रतिशत घोषित किया गया है।

वर्ष 2015-16 के लिए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन शासित वीओटी प्रचालकों के लिए निपटान किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के संबंध में अंगीकृत किया जाने वाला वार्षिक वृद्धि कारक अभी अभिपुष्ट किया जाना है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हालांकि यह मामला वर्ष 2015-16 की शुरुआत अवधि में निर्णीत किया जाना है, इस मामले की सम्पूर्ण कार्यवाहियां वित्तीय वर्ष 2014-15 में पूरी कर ली गई थीं। केवल निर्णय भाग मई 2015 तक खिसका दिया गया था। अप्रैल 2013 में निर्णीत सीओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भित मामला स्वीकृत किया गया है। इसलिए, इस मामले के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के लिए प्रचालन व्यय का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2014-15 हेतु वर्तमान में उपलब्ध वार्षिक वृद्धि कारक अर्थात् 6 प्रतिशत पर विचार करना अनुचित नहीं पाया गया है।

कुछ लागत मदों जैसे ईंधन लागत, अन्य व्ययों के अधीन एजेसी लागत, आदि का अनुमान लगाने के लिए वीएसपीएल द्वारा लागू की गई वार्षिक वृद्धि 7 प्रतिशत है जोकि स्वीकार्य स्तर अधिक पाई गई है। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2014-15, 2015-16 तथा 2016-17 के लिए व्ययों के अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविकताओं/अनुमानों पर 6 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है जहां कहीं वीएसपीएल द्वारा लागू की गई वार्षिक वृद्धि उल्लिखित स्तर से अधिक पाई जाती है।

- (xiv). वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान वीएसपीएल द्वारा किए गए आउटसोर्सिंग करारों के आधार पर किया बताया गया है। वीएसपीएल ने अपने अनुमानों के समर्थन में समय-समय पर संविदाकारों को जारी किए गए कार्य आदेशों, विस्तार/दर संशोधन आदेशों की प्रतियां भेजी हैं। इसने पुष्टि की है कि लेबर करार प्रतिस्पर्धी बोली और आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप का अनुसरण करते हुए किया गया है।

वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए इकाई लागत में 6 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया है। वीएसपीएल द्वारा प्रेषित करार प्रति से प्रकट होता है कि रु 3.05 प्रति टन की दर से ऑन बोर्ड लेबर के लिए मौजूदा करार 31 मार्च 2015 तक वैध है और बीएमएचएस के लिए लेबर सेवा हेतु करार के मामले में, रु 3.70 प्रति टन की मौजूदा करार दर 10 मई 2015 तक वैध है। ऐसी स्थिति में, इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2014-15 में कोई वृद्धि सुविचारित नहीं की गई है। वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के लिए, इकाई दरों में 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि स्वीकृत की गई है जैसाकि वीएसपीएल द्वारा विचार किया गया है।

- (xv). वीएसपीएल ने बताया है कि अनुरक्षण लेबर आउटसोर्स की गई है और करार जुलाई 2016 तक वैध है तथा यह भी पुष्टि की है कि करार प्रतिस्पर्धी बोली और आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप का अनुसरण करते हुए प्रदान किया गया है। वीएसपीएल ने यह भी बताया है कि वार्षिक वृद्धि के लिए करार में दिया गया न्यूनतम मजदूरी और थोक मूल्य सूचकांक पर आधारित है। ऐसी स्थिति में, वीएसपीएल ने वर्ष 2013-14 के लिए आधार रूप में वास्तविक अनुरक्षण लेबर लागत पर विचार करते हुए 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुरक्षण लेबर लागत का अनुमान लगाया है। वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित अनुरक्षण लेबर लागत पर विचार किया गया है।

- (xvi). उपस्कर चालन लागत जिसमें बिजली, ईंधन और मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत शामिल है, के अनुमानों पर नीचे चर्चा की गई है:-

(क). वीएसपीएल ने कार्यालय और सामान्य प्रयोग के लिए बीएमएचएस के प्रचालन तथा बिजली अपेक्षा के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाया है। वर्ष 2013-14 के दौरान बिजली का वास्तविक उपभोग बीएमएचएस यातायात के लिए 0.86 इकाई प्रति टन प्रतिवेदित किया गया है। अगले तीन वर्षों 2014-15 से 2016-17 के लिए बिजली उपभोग वर्ष 2013-14 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक प्रति टन बिजली उपभोग के आधार पर अनुमानित किया गया है और बीएमएचएस सेवा प्राप्त करने की संभावना वाले कार्गो के लिए समायोजित किया गया है। कार्यालय और सामान्य उपयोग के लिए बिजली उपभोग पूर्व अवधि के लिए वास्तविक बिजली उपभोग के आधार पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए 5,47,560 इकाईयां प्रतिवर्ष पर निर्धारित किया गया है। 2013-14 के वास्तविकताओं पर आधारित परिकल्पित बिजली उपभोग पर विश्वास किया गया है।

वर्ष 2013-14 में रु 9.84 की वास्तविक प्रति इकाई बिजली लागत के विपरीत, वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 के लिए रु 9.15 की दर से प्रति इकाई बिजली लागत पर विचार किया है और अनुवर्ती दो वर्षों अर्थात् 2015-16 और 2016-17 के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की है। वीएसपीएल ने जनवरी 2014 से मार्च 2014 के महीनों के लिए इंस्टर पावर डिस्ट्रीब्यूशन कम्पनी, विशाखापत्तनम के बिजली बिलों की प्रतियां भेजी हैं। वीएसपीएल द्वारा प्रेषित बिलों की प्रतियों के अनुसार उक्त तीन महीनों के लिए औसत बिजली लागत रु 9.28 प्रति इकाई होती है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2014-15 के लिए बिजली की इकाई लागत रु 9.28 प्रति टन सुविचारित की गई है। अनुवर्ती दो वर्षों 2015-16 और 2016-17 के लिए, बिजली की इकाई दर में वीएसपीएल द्वारा यथा सुविचारित 6 प्रतिशत वार्षिक के स्वीकार्य वृद्धि स्तर तक वृद्धि की गई है।

- (ख). वीएसपीएल ने एचएमसी के लिए ईंधन का अनुमान लगाया है। वर्ष 2013-14 के लिए ईंधन की इकाई लागत रु 7.72 प्रति टन है। वर्ष 2014-15 के लिए, वीएसपीएल ने रु 8.18 प्रति टन पर ईंधन की इकाई दर पर विचार किया है जोकि 2013-14 में 6 प्रतिशत औसत प्रति इकाई ईंधन

लागत पाया गया है। वीएसपीएल द्वारा प्रेषित ब्योरे दर्शाते हैं कि 59 लिटर प्रति घंटा का ईंधन उपभोग और ₹0 69.35 प्रति लिटर की इकाई लागत वर्ष 2014-15 के लिए ₹0 8.18 प्रति टन की प्रति टन ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए वीएसपीएल द्वारा अंगीकृत की गई है। चूंकि ईंधन की इकाई लागत में वृद्धि 6 प्रतिशत है जोकि स्वीकार्य स्तर के भीतर है और इसपर विचार किया गया है।

अनुवर्ती वर्षों 2015-16 तथा 2016-17 के लिए, वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 के लिए निर्धारित ₹0 8.18 प्रति टन की आधार इकाई दर पर विचार करते हुए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए ₹0 8.76 और ₹0 9.37 प्रति टन की दर से ईंधन की इकाई दर पर विचार किया है। वीएसपीएल द्वारा सुविचारित ईंधन की इकाई दर डीजल की प्रचलित कीमत नहीं दर्शाई थी। हमारे विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2015-16 के लिए ईंधन प्रति लिटर की इकाई दर ₹0 64.62 की प्रचलित (प्रीमियम) डीजल लागत के आधार पर और वीएसपीएल द्वारा सुविचारित सभी अन्य पैरामीटरों का अनुसरण करते हुए अद्यतन किया गया है। अन्य महापत्तन न्यासों में एचएमसी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण में डीजल के प्रीमियम ग्रेड पर विचार किया जा रहा है। तदनुसार, ईंधन लागत ₹0 7.63 प्रति टन होती है जोकि वर्ष 2015-16 के लिए सुविचारित की गई है। ईंधन लागत प्रति टन में कटौती डीजल कीमतों में कटौती के कारण है। वर्ष 2016-17 के लिए, 2015-16 की प्रति टन ईंधन लागत में 6 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया है।

विस्तृत परिकलन का अवलोकन करने पर यह देखा गया है कि वीएसपीएल ने बीएमएचएस के लिए पूर्वानुमानित सम्पूर्ण यातायात के लिए ईंधन लागत का अनुमान लगाया है और परंपरागत कार्गो के 88.9 प्रतिशत द्वारा एचएमसी की सेवाएं प्राप्त किए जाने की संभावना है। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि परंपरागत कार्गो का 84 प्रतिशत एचएमसी तैनात किए जाने के लिए संभावित है। तथापि, कुल यातायात पूर्वानुमान अर्थात् बीएमएचएस कार्गो और परंपरागत कार्गो दोनों सहित, के संदर्भ में, एचएमसी द्वारा कार्गो की तैनाती की प्रतिशत हिस्सेदारी कुल यातायात पूर्वानुमानों का 88.9 प्रतिशत (89 प्रतिशत में पूर्णांकित) होता है। वीएसपीएल ने लागत विवरण में इसके द्वारा सुविचारित 89 प्रतिशत की बजाय 84 प्रतिशत पर एचएमसी प्राप्त करने वाले परंपरागत कार्गो के लिए ईंधन लतागत के अनुमान को संशोधित करने का अनुरोध किया है। ईंधन लागत का व्यय यह विचार करते हुए संशोधित किया गया है कि परंपरागत कार्गो यातायात का 84 प्रतिशत एचएमसी सेवा प्राप्त करेगा जैसाकि वीएसपीएल द्वारा कहा गया है। बीएमएचएस कार्गो के लिए, जैसाकि पहले बताया गया है, ईंधन लागत बीएमएचएस कार्गो के सम्पूर्ण यातायात पूर्वानुमानों पर विचार करते हुए अलग से अनुमानित की गई है।

प्रस्ताव से, यह विदित है कि वीएसपीएल के पास अपनी दो एचएमसी हैं और दो किराये पर ली गई हैं। वीएसपीएल ने एचएमसी की सेवाएं प्राप्त करने के लिए पूर्वानुमानित कुल कार्गो हेतु ईंधन लागत का पहला अनुमान लगाया है। क्योंकि (दो) किराये पर ली गई एचएमसी के लिए उपरकर किराया प्रभार वीएसपीएल द्वारा अलग से अनुमानित किया गया है जो डीजल की लागत कवर करता है, वीएसपीएल ने किराये पर ली गई एचएमसी की सेवाएं प्राप्त करने के लिए संभावित कार्गो पूर्वानुमान की कुल प्रतिशत हिस्सेदारी के 50 प्रतिशत की सीमा तक ईंधन लागत कम की है। वीएसपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण तर्काधार दिखाई देता है और इसलिए विचार किया गया है।

(ग). वर्ष 2013-14 के लिए प्रतिवेदित वार्षिक मरम्मत और अनुरक्षण लागत ₹0 886.62 लाख है जोकि परिसंपत्तियों के कुल सकल प्रखंड का 2.79 प्रतिशत परिगणित होता है।

मरम्मत और अनुरक्षण लागत में वीएसपीएल की दो एचएमसी के अनुरक्षण के लिए लेईमर के साथ वार्षिक अनुरक्षण का तत्व शामिल है। वीएसपीएल ने इन क्रमों के अनुरक्षण के लिए लेईमर के साथ किए गए करार की प्रति भेजी है जोकि केवल लेईमर द्वारा ही भारत में आपूर्ति किया जाना बताया गया है। लेईमर के साथ किए गए एचएमसी के वार्षिक अनुरक्षण हेतु करार 16-10-2013 से 15-10-2015 तक वैध है। वीएसपीएल ने करार प्रति में निर्दिष्ट इकाई दर के आधार पर अनुसंधानकार द्वारा अनुरक्षित की जाने वाली एचएमसी प्राप्त करने के लिए वीएसपीएल द्वारा स्वामित्व एचएमसी की सेवाएं प्राप्त करने के लिए अनुमानित 53.50 लाख टन के कुल यातायात पूर्वानुमानों के 23.78 लाख टन (अर्थात् 53.50 लाख टन X 88.9 प्रतिशत एचएमसी सेवाएं प्राप्त कर रहे हैं X वीएसपीएल के स्वामित्व वाली एचएमसी की सेवाएं करने का 50 प्रतिशत) पर विचार करते हुए, वर्ष 2014-15 के लिए ₹0 403 लाख पर एचएमसी की मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर पहचान

के लिए विस्तृत गणना भेजी है। इस संबंध में वीएसपीएल द्वारा लगाए गए अनुमानों पर विश्वास किया गया है। संविदाकारने कोई वार्षिक वृद्धि उपलब्ध नहीं करवाई थी और वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के किसी भी वर्ष में इस घटक के लिए वार्षिक वृद्धि पर भी विचार नहीं किया है। वीएसपीएल द्वारा यथा प्रेषित अनुमान बिना किसी संशोधन के सुविचारित किया गया है।

इसके अलावा, अन्य मदों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण व्यय 2013-14 के व्यय स्तर के आधार पर और 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमानित किया गया है। वीएसपीएल के अनुमान वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित किए गए हैं।

वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों पर किसी मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान नहीं लगाया है। मौजूदा चक्र में प्रस्तावित सकल प्रखंड में संवर्धन अर्थात् बर्थ सं. 9 का सुदृढ़ीकरण और एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भंडारण यार्ड का विकास पिछले प्रशुल्क संशोधन में शामिल किए गए थे सिवाय 50 मीटर तक बर्थ सं. 9 के फ्रंट में निकर्षण। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी, वीएसपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों पर किसी मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान नहीं लगाया है। पिछले प्रशुल्क संशोधन में इस संबंध में विशिष्ट प्रश्न पर, वीएसपीएल ने बताया है कि उसने प्रस्तावित संवर्धनों पर कोई मरम्मत और अनुरक्षण परिकल्पित नहीं किया है जैसे परिसंपत्तियां वारंटी के अधीन कवर होंगी और अन्यो के लिए प्रारंभिक अवधि में मरम्मतों का अनुमान नहीं लगाया गया है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान वीएसपीएल द्वारा प्रेषित स्थिति पर विश्वास किया गया था और इस चक्र के लिए भी जारी रखा गया था।

- (घ). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत वर्षों 2013-14 के लिए वीपीटी द्वारा लागू की गई 'प्रति पाली' पर आधारित है और पालियों के आधार पर अनुरक्षण निकर्षण के लिए ड्रेजर तैनात किए जाने की उम्मीद है। अनुरोध के बावजूद, वीपीटी ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत के अनुमान की उपयुक्तता पर टिप्पणी नहीं की है।

वीएसपीएल ने वर्ष 2013-14 के लिए वीपीटी द्वारा दावाकृत रु0 413484 प्रति पाली के निकर्षण की इकाई दर के समर्थन में फरवरी 2014 तथा मार्च 2014 में वीपीटी द्वारा दिए गए प्रत्येक बिल की प्रति भेजी है। वीपीटी द्वारा दिए गए बिलों के आधार पर 2013-14 की प्रति पाली इकाई दर लेते हुए, वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुरक्षण निकर्षण की इकाई दर पर पहुंचने के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की है जोकि वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित विचार किया गया है।

वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित अनुरक्षण निकर्षण के लिए पालियों की वास्तविक संख्या क्रमशः 10 और 11 है। वीपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए 11 पालियों के रूप में वीएसपीएल बर्थों में किए गए अनुरक्षण निकर्षण कार्य के लिए पालियों की वास्तविक संख्या प्रतिवेदित की है। वर्ष 2012-13 के लिए वीएसपीएल और वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित अनुरक्षण निकर्षण के लिए पालियों की संख्या में मामूली बेमेल है जोकि अस्पष्ट रह गया है। वीपीटी ने वर्ष 2013-14 के लिए पालियों की संख्या के ध्योरे नहीं भेजे हैं।

भविष्य अवधि अर्थात् 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए, वीएसपीएल ने 10 पालियां प्रतिवर्ष पर विचार किया है।

वीपीटी की किन्हीं प्रतिकूल अभ्युक्तियों के अभाव में और यह स्वीकार करते हुए कि वीएसपीएल द्वारा सुविचारित पालियों की संख्या वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 में पालियों की वास्तविक संख्या से तुलनीय पाई गई है, 10 पालियों की अनुमानित संख्या वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित की गई है।

- (xvii). जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित सीमा अर्थात् 12.811 प्रतिशत मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के प्रावधानों के अनुसार पास-थू लक्ष में स्वीकार्य है। पूर्व अवधि के विश्लेषण के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, राजस्व का 12.811 प्रतिशत अर्थात् संशोधित बर्थ किराया आय लागत की मद के रूप में सुविचारित की गई है।

- (xviii). वीएसपीएल ने विभिन्न कार्यों प्रहस्तन सेवाओं के लिए और किराये पर लिए गए दो एचएमसी के लिए इसके द्वारा किराए पर लिए गए विभिन्न उपस्कर के लिए वर्ष 2014-15 से 2016-17 हेतु उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है।

विभिन्न कार्यों प्रहस्तन सेवाओं जैसे, ऑन बोर्ड उपस्कर, तट निकासी, अंतर कार्टिंग, आदि के लिए इसके द्वारा किराए पर लिए गए विभिन्न उपस्कर के लिए वीएसपीएल द्वारा सुविचारित इकाई दर वीएसपीएल द्वारा प्रेषित कार्य आदेशों की प्रति और संशोधित करार दरों जोकि 1 नवम्बर 2011 से 31 अक्टूबर 2015 तक वैध हैं, से प्रमाणित किया गया है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि करार प्रतिस्पर्धा बोली का अनुसरण करते हुए किया गया है। वीएसपीएल द्वारा प्रेषित करार प्रति के आधार पर, वर्ष 2014-15 के लिए वीएसपीएल द्वारा अंगीकृत इकाई दर वीएसपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर स्वीकृत की गई है। 6 प्रतिशत वार्षिक की वार्षिक वृद्धि वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के लिए इन मदों का अनुमान लगाने के लिए वीएसपीएल द्वारा अंगीकृत की गई है जिसे स्वीकार भी किया गया है।

एचएमसी के लिए किराया प्रभारों के संबंध में, वीएसपीएल ने 2 एचएमसी किराये पर लेने के लिए मै0 ईटीए पोर्ट्स ऑपरेशन्स और रेपिड सिस्टम लि0 के साथ करार किया है। वीएसपीएल ने उक्त करार दिनांक 17 जनवरी 2013 और उक्त करार के अडेन्डम दिनांक 25 सितम्बर 2013 की एक-एक प्रति भेजी है। यह करार जनवरी 2020 तक वैध है। हालांकि करार में दी गई इकाई दर रु0 47.52 है, करार डीजल की कीमतों और वार्षिक अनुरक्षण घटक में वृद्धि के लिए वृद्धि दर में वृद्धि की अनुमति प्रदान करता है। करार डीजल कीमत भिन्नता के लिए वृद्धि स्वीकार करता है जैसाकि वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित किया गया है। वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 के लिए रु0 49.63 प्रति टन की इकाई दर पर विचार करते हुए एचएमसी के लिए उपस्कर किराया प्रभार का अनुमान लगाया है और लागू की गई वृद्धि 6 प्रतिशत के स्वीकार्य वृद्धि कारक के भीतर पाया गया है और इसलिए एचएमसी के किराया प्रभार का अनुमान लगाने के लिए वीएसपीएल द्वारा सुविचारित इकाई दर स्वीकृत की गई है जैसाकि वीएसपीएल द्वारा अनुमान लगाया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए, वीएसपीएल ने एचएमसी के किराये के लिए 6 प्रतिशत वृद्धि लागू की है। इसलिए, एचएमसी के लिए किराया प्रभार के अनुमानन हेतु 6 प्रतिशत की स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के लिए वीएसपीएल द्वारा अंगीकृत इकाई दर वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित स्वीकार की गई है।

वीएसपीएल ने प्रारंभिक तौर पर अनुमान लगाया था कि परंपरागत कार्यों के 89 प्रतिशत का 50 प्रतिशत किराये पर ली गई एचएमसी की सेवाएं प्राप्त करेगा जिसे पहले यथा उल्लिखित स्वीकार किया गया है। यह ईधन लागत के अनुमानन के लिए अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।

- (xix). वास्तविक पट्टा किराया जो वीपीटी को भुगतान किया गया है, वर्ष 2013-14 के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित, रु0 69.62 लाख है। वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए क्रमशः रु0 197.97 लाख, रु0 200.61 लाख और रु0 203.30 लाख का अनुमान लगाया है।

एलए की शर्तों के अनुसार 100 वर्ग मीटर के लिए रु0 90.55 प्रति सप्ताह की इकाई दर लागू करते हुए वीएसपीएल को पहले आबंटित की गई 121700 वर्ग मीटर भूमि के लिए पट्टा किराया अनुमानित किया गया है और रु0 7.56 लाख पर एक भवन के लिए वर्ष 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु0 65.98 लाख प्रतिवर्ष परिगणित किया गया है। वीपीटी ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए पट्टा किराये आंकड़े रु0 65.62 लाख दर्शाए हैं। इस भूमि के लिए पट्टा किराये में मामूली भिन्नता है जो अस्पष्ट रह गई है। चूंकि वीएसपीएल ने अपने अनुमानों के समर्थन में विस्तृत गणना भेजी है और वीएसपीएल द्वारा अनुमानित पट्टा किराया वीपीटी द्वारा प्रेषित पट्टा किराया अनुमान के करीब है, इसलिए 1,21,700 वर्ग मीटर के भूमि क्षेत्र और भवनों के लिए पट्टा किराया वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित किया गया है।

एलए के परिशिष्ट 1 का खंड 3.2 एक्जिम पार्क में पत्तनों में परिचालनों के लिए अतिरिक्त भूमि आबंटित करने के लिए लाइसेंसदाता को अनुमति देता है। 1,21,700 वर्ग मीटर भूमि के लिए पट्टा किराये के अलावा, वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए एक्जिम पार्क क्षेत्र में 30.50 एकड़ की अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि 28 जनवरी 2014 को जोन VII और VIII में एक्जिम पार्क क्षेत्र में वीएसपीएल को 30 एकड़ भूमि आबंटित की गई थी। वीपीटी ने भी समर्थन किया है कि उक्त भूमि का आबंटन उसके न्यायाधिकार में है और इससे यार्ड क्षमता को बढ़ाकर 8.2 एमटीपीए करने में सहायता मिलेगी। वीपीटी का भूमि आबंटन आदेश दिनांक 28 जनवरी 2014 दर्शाता है कि 30 एकड़ भूमि वीएसपीएल को आबंटित की गई है। इसलिए, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, 30 एकड़

भूमि पर विचार किया गया है जैसाकि वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित किया गया है और वीएसपीएल द्वारा सुविचारित 30.5 एकड़ भूमि की बजाय आबंटन आदेश के अनुसार है।

हालांकि यह भूमि जनवरी 2014 में आबंटित की गई बताई गई है, परन्तु वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से ही इस भूमि पर पट्टा किराये का अनुमान लगाया है। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित पट्टा किराया वर्ष 2014-15 के लिए रु 132.00 लाख है जोकि उक्त भूमि के लिए वीपीटी के आबंटन आदेश दिनांक 28 जनवरी 2014 में दर्शाए गए पट्टा किराये के अनुसार है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि एक्जिम पार्क में अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर लाइसेंस करार में प्राक्धानों के अनुसार है और वीपीटी भूखंडों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार है। वीपीटी ने वीएसपीएल द्वारा इस भूमि हेतु अनुमानित पट्टा किराये की उपयुक्तता पर कोई टिप्पणी नहीं भेजी थी। तथापि, इसने पुष्टि की है कि वीएसपीएल ने इस भूमि के लिए अग्रिम पट्टा किराये के रूप में रु 133.49 लाख का भुगतान किया है। वीएसपीएल द्वारा अनुमानित पट्टा किराया और वीपीटी द्वारा निर्दिष्ट अग्रिम किराये में अन्तर है। चूंकि वीएसपीएल द्वारा रु 132.00 लाख पर वर्ष 2014-15 के लिए 30 एकड़ भूमि हेतु पट्टा किराये का अनुमान वीपीटी द्वारा वीएसपीएल को भूमि आबंटन आदेश में उल्लिखित पट्टा किराये के अनुसार पाया गया है, एक्जिम पार्क में 30 एकड़ अतिरिक्त भूमि के लिए पट्टा किराये वर्ष 2014-15 के लिए रु 132.00 लाख पर वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित विचार किया गया है। इस भूमि पर अनुवर्ती दो वर्षों 2015-16 और 2016-17 के लिए पट्टा किराये में सुविचारित 2 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया के अनुसार पाई गई है और वीपीटी के भूमि आबंटन पत्र के अनुसार है और इसलिए वीपीटी द्वारा यथा अनुमानित विचार किया गया है।

(xx). वर्ष 2013-14 के लिए बीमा लागत रु 46.13 लाख प्रतिवेदित किया गया है। वर्ष 2014-15 के लिए बीमा प्रीमियम रु 47.46 लाख अनुमानित किया गया है जिसे बीमा पॉलिसियों की प्रतियों से प्रमाणित किया गया है। अगले दो वर्षों अर्थात् 2015-16 तथा 2016-17 के लिए बीमा प्रीमियम 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए क्रमशः रु 50.13 लाख और रु 53.32 लाख अनुमानित किया गया है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी, वीएसपीएल ने इसी दृष्टिकोण का अनुसरण किया था और स्पष्ट किया था कि इस मद में अनुमानित वृद्धि परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों पर बीमा कवर के लिए है। अनुमानित बीमा लागत अन्य निजी टर्मिनल मामलों के प्रशुल्क निर्धारण में अनुमत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत से कम पाया गया है। अतः, वीएसपीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत बिना किसी संशोधन के सुविचारित किया गया है।

(xxi). अन्य व्ययों में सर्वेक्षण प्रभार, स्टीवडोरिंग प्रभार, सुरक्षा व्यय, रेलवे साइडिंग तथा हॉलेज प्रभार, वैगनों के लिए प्रभार, नुकसान आदि शामिल हैं, सर्वेक्षण प्रभार और स्टीवडोरिंग प्रभार यातायात पूर्वानुमानों और इस शीर्ष के अधीन अन्य मदों के साथ भिन्न अनुमानित किए गए हैं, यातायात से भिन्नता के लिए पूर्वानुमानित नहीं किए गए हैं। वर्ष 2014-15 के लिए अनुमानित अन्य व्यय रु 420.52 लाख है जबकि वर्ष 2013-14 के लिए वास्तविक अन्य व्यय रु 433.28 लाख है। जबकि वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए इस शीर्ष के अधीन सभी लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है, स्टीवडोरिंग प्रभारों के अधीन मदों में से एक अर्थात् एजेंसी प्रभारों के लिए, वीएसपीएल ने 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है जिसे हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में 6 प्रतिशत पर सीमित किया गया है।

अन्य व्ययों के अधीन एक दूसरी लागत मद अर्थात् सीमाशुल्क मैनिंग प्रभारों के संबंध में, वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 में रु 93.71 लाख का अनुमान लगाया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीएसपीएल द्वारा प्रेषित व्ययों के ब्रेकअप के अनुसार वर्ष 2013-14 में व्यय शून्य प्रतिवेदित किए जाने हैं। तथापि, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए प्रतिवेदित इस व्यय की औसत रु 84.04 लाख परिगणित होती है और वर्ष 2013-14 के लिए 7 प्रतिशत की स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए तथा वर्ष 2014-15 के लिए 6 प्रतिशत, यह 95.30 लाख होता है। उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, वर्ष 2014-15 में इस लागत के लिए 93.71 लाख का अनुमान सुविचारित किया गया है जैसाकि वीएसपीएल द्वारा अनुमानित किया गया है। इस संशोधन के अधीन, 'अन्य व्ययों' का अनुमान वीएसपीएल द्वारा अनुमानित रु 420.52 लाख, रु 463.84 लाख और रु 503.42 लाख के स्थान पर रु 420.33 लाख, रु 463.40 लाख और रु 502.65 लाख परिगणित होता है।

(xxii). वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 के लिए रु 878.22 लाख पर प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्ययों (एमजीओ) का अनुमान लगाया है जोकि वर्ष 2013-14 के लिए रु 899.64 लाख के वास्तविक एमजीओ की अपेक्षा कम पाया गया है। वर्ष 2014-15 के लिए एमजीओ वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित किया गया है।

अनुवर्ती दो वर्षों के लिए, वीएसपीएल द्वारा सुविचारित वार्षिक वृद्धि 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के भीतर है और इसलिए वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित विचार किया गया है।

(xxiii). वीएसपीएल द्वारा मै0 पोर्टिया मनेजमेंट सर्विस (पीएमएस) को भुगतान किए गए तकनीकी सेवा शुल्क के लिए दिया गया संयवहार पिछले प्रशुल्क चक्र में कार्यनिष्पादन का विश्लेषण करते समय स्पष्ट किया गया है। पूर्व वास्तविक आंकड़ों के लिए यथा सुविचारित वार्षिक प्रमाजन राशि भविष्य अवधि के अनुमानों में भी व्यवस्थित की गई है।

(xxiv). 2005 के दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि निजी टर्मिनलों के मामले में, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों, जो भी अधिक हो, के आधार पर अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों के साथ स्ट्रेट लाइन पद्धति पर स्वीकृत किया गया है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि इसके द्वारा परिकलित मूल्यहास 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार है। आगे यह भी बताया गया है कि उसने कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार मूल्यहास दिया है क्योंकि उसकी कम्पनी ने होल्डिंग कम्पनी के लेखांकन वर्ष के साथ मेल करने के लिए 01-01-2014 से वित्तीय वर्ष से कैलेंडर वर्ष में परिवर्तित किया था। इसने बताया है कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार मूल्यहास अगले वित्तीय वर्ष से लागू होगा और मौजूदा कार्यवाही में कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार मूल्यहास के पूर्वानुमानों पर विचार करने का अनुरोध किया है। इस प्राधिकरण ने वीसीटीपीएल द्वारा उद्धरित कारणों से वीसीटीपीएल के हाल ही के मामले में कम्पनी अधिनियम, 1956 पर मूल्यहास स्वीकृत किया है। इसलिए, वर्तमान मामले में भी, वीएसपीएल द्वारा सुविचारित कम्पनी अधिनियम, 1956 के आधार पर मूल्यहास स्वीकृत किया गया है।

प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, वीएसपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्ववर्ती सामान्य संशोधन आदेशों में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना अवधि में अपफ्रंट शुल्क के प्रमाजन के मददेनजर मूल्यहास आंकड़ों में उपयुक्त समायोजन किए हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2009-10 में वीएसपीएल द्वारा प्रतिवेदित केपिटल निकर्षण व्ययों पर मूल्यहास भविष्य वर्षों के लिए अस्वीकृत किया गया है और बर्थ की पूंजी लागत में जोड़ी गई लिक्विडेटिड क्षति लागत पर मूल्यहास का प्रभाव पूर्व अवधि के लिए अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार सुविचारित किया गया है।

वीपीटी ने वर्ष 2016-17 में भूमि के विकास पर वीएसपीएल द्वारा दावाकृत ₹0 156.91 लाख के मूल्यहास पर आपत्ति उठाई है और कहा है कि इसपर सुविचारित किया जाने वाला ही भंडारण प्रभारों में सुविचारित किया जाना चाहिए। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि मूल्यहास भूमि पर उपलब्ध नहीं करवाया गया है। यह देखा गया है कि मूल्यहास अतिरिक्त भूमि पर अतिरिक्त भंडारण यार्ड के विकास के लिए प्रस्तावित निवेश पर अनुमानित किया गया है और इसलिए वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित विचार किया गया है। भंडारण गतिविधि में इसे लेने के लिए वीपीटी द्वारा कही गई बात के संबंध में, वीएसपीएल ने विकसित किए जाने वाले अतिरिक्त भंडारण यार्ड के लिए कोई पृथक लागत आधारित प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है। इसने अतिरिक्त भंडारण यार्ड के लिए भी मौजूदा यार्ड हेतु लागू पट्टा किराया जारी रखने का प्रस्ताव किया है।

(xxv). अपफ्रंट शुल्क और प्रारंभिक व्यय का प्रमाजन वर्ष 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹0 33.20 लाख पर सुविचारित किया गया है जैसाकि पूर्व अवधि के लिए किया गया है। हालांकि वीएसपीएल ने प्रतिलाम के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी से अपफ्रंट शुल्क और प्रारंभिक व्ययों के निवल प्रखंड को अलग रखा है, हमारे विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, रिटन ऑफ नहीं किए गए सीमा तक अपफ्रंट शुल्क और प्राथमिक व्ययों को प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए नियोजित पूंजी के हिस्से के रूप में लिया गया है।

(xxvi). लाइसेंस करार विनिर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर, वीएसपीएल को अनुमानित परियोजना लागत के ₹0 40 मिलियन प्रति बर्थ अर्थात् दो बर्थों के लिए ₹0.80 मिलियन के भुगतान पर वीपीटी को सम्पूर्ण सुविधा और सेवाएं हस्तांतरित करनी होंगी। वीएसपीएल ने ₹0 2.74 लाख प्रतिवर्ष की दर से परियोजना की समाप्ति पर प्राप्तयोग्य वार्षिकीकृत टर्मिनल मूल्य के क्रेडिट बैंक पर विचार किया है जिसे पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार संशोधित किया गया है। परियोजना के अंत में प्राप्ति-योग्य टर्मिनल मूल्य पूर्व प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही और अन्य निजी टर्मिनलों के मामलों में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार 12 प्रतिशत की छूट दर लागू करते हुए परियोजना काल में वार्षिकीकृत किया है।

(xxvii). वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान क्रमशः ₹0 1561.40 लाख, ₹0 2380.77 लाख और ₹0 4747.69 लाख की परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों का अनुमान लगाया है। नियोजित पूंजी जिसमें निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्य पूंजी शामिल है, निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषित किए गए हैं:-

(क). अचल परिसंपत्तियां:

(i). वीएसपीएल द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धनों के व्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

(रु लाखों में)

क्र.सं.	सकल प्रखंड में संवर्धनों के व्योरे	2014-15	2015-16	2016-17
1.	बर्थ के फ्रंट में निकर्षण	820.80	--	--
2.	बर्थ सुपर ढांचों तथा घाट का सुदृढीकरण	--	2380.77	--
3.	एक्विजम पार्क में भंडारण यार्ड का विकास	--	--	4747.69
	कुल	820.80	2380.77	4747.69

(ii). वीएसपीएल ने प्रस्तावित निवेशों के लिए आधार नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

(क). बर्थ के फ्रंट में निकर्षण (2014-15):

लाइसेंस करार (एलए) के अनुच्छेद 3.9(ग)(i) के अनुसार, यह लाइसेंसदाता का दायित्व है कि प्रवेश चैनल डुबाव अनुरक्षित किया जाए और बर्थ के समीप 10.70 मीटर डुबाव निकर्षित किया जाए। इसके अलावा, एलए के अनुसार, लाइसेंसधारी अर्थात् वीएसपीएल की लागत और जिम्मेदारी पर केपिटल निकर्षण करना लाइसेंसदाता का दायित्व है। उक्त खंड का उल्लेख करते हुए, वीएसपीएल से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि प्रस्तावित निवेश एलए में प्रावधानों के अनुसार है।

वीएसपीएल ने बताया है कि वीपीटी पूर्णतः लदे पैनामेक्स पोतों की बर्थिंग करने के लिए निकर्षित डुबाव के -16.10 मीटर तक उत्तरी आर्म में आंतरिक हारबर चैनलों को गहरा करता रहा है और बर्थ फ्रंट के 50 मीटर तक ईक्यू8 और ईक्यू9 बर्थों में वर्तमान डुबाव वीएसपीएल द्वारा 16.10 मीटर गहरा किया जाना है। इसने पुष्टि की है कि बर्थ फ्रंट से 50 मीटर तक वाटर फ्रंट निकर्षित करने के लिए प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार के अनुसार है, क्योंकि इस कार्य को करना वीएसपीएल का दायित्व है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि उसने वीएसपीएल को ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के फ्रंट में और गहरा करने की कार्यवाही करने की अनुमति प्रदान की है बशर्त वीएसपीएल को इसके बोर्ड के अनुमोदन से परामर्शदाता द्वारा यथा अनुशंसित ईक्यू-9 बर्थ का सुदृढीकरण करना है। पत्तन ने मै0 ड्रेजिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया (डीसीआई) के माध्यम से ईक्यू-8 और ईक्यू-9 बर्थों के फ्रंट में निकर्षण करने में सुविधा के लिए वीएसपीएल के साथ अनुपूरक करार करने का प्रस्ताव भी किया है। वीएसपीएल और वीपीटी दोनों द्वारा स्पष्ट की गई उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, प्रस्तावित निवेश वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित किए गए हैं। वीएसपीएल ने प्रस्तावित निवेश विवाद अनुरोध की मौजूदा स्थिति के बारे में नहीं बताया है। तथापि, इसने स्पष्ट किया है कि यातायात पूर्वानुमानों में इस प्रशुल्क चक्र में प्रस्तावित निवेशों के प्रभाव को लिया गया है। वीपीटी ने जनवरी 2015 के अपने पत्र द्वारा कहा है कि निकर्षण कार्य अभी शुरू नहीं किया गया है। वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित वर्तमान स्थिति के आधार पर, वर्ष 2014-15 में इस मद के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित पूंजी संवर्धन वर्ष 2015-16 में अंतरित किया गया है।

(ख). बर्थ सुपर ढांचे तथा घाट का सुदृढीकरण (2015-16):

वीएसपीएल ने औचित्य दिया है कि प्रस्तावित निवेश के लिए जरूरत स्थिरता पर किए गए अध्ययन और समुद्री ढांचे पर विशेषज्ञ दर द्वारा बर्थ की बोझ सहने की क्षमता पर आधारित है। बर्थों के फ्रंट में निकर्षण समुद्री विशेषज्ञों की रिपोर्ट के अनुसार बर्थ सं. 9 के सुदृढीकरण के अधीन है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि इसके अनुमानों तथा जारी किए जाने वाले कार्य आदेशों के बीच बहुत अधिक अन्तर नहीं होगा। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश स्वीकार किया गया है।

(ग). एकिजम पार्क में वीपीटी द्वारा आबंटित अतिरिक्त भूमि पर भंडारण यार्ड के विकास पर निवेश (2016-17):
अपर्याप्त भंडारण क्षेत्र के मद्देनजर, वीएसपीएल ने एकिजम पार्क में 30 एकड़ अतिरिक्त भूमि विकसित करने के लिए निवेश का प्रस्ताव किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, वीपीटी जनवरी 2014 में वीएसपीएल को 30 एकड़ भूमि पहले ही आबंटित कर चुका है। वीएसपीएल ने वर्ष 2016-17 में 4.62 एमटीपीए पर अतिरिक्त भंडारण यार्ड की क्षमता निर्धारित की है और पुष्टि की है कि यातायात पूर्वानुमान इस प्रशुल्क चक्र में सकल प्रखंड में प्रस्तावित निवेश के प्रभाव को लेता है। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि अनुमानों तथा जारी किए जाने वाले कार्य आदेशों के बीच ज्यादा अंतर नहीं होगा। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, और यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन ने जनवरी 2014 में वीएसपीएल को भूमि आबंटित की है, प्रस्तावित निवेश वीएसपीएल द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित किया गया है। प्रतिलाभ के प्रयोजन के लिए इस पूंजी लागत का समावेशन इस शर्त के अधीन हो सकता है कि यदि वास्तविक आंकड़ों की समीक्षा के समय यह पाया जाता है कि प्रस्तावित निवेश वर्ष 2016-17 में नहीं किए गए हैं तो उस वजह से वीएसपीएल को प्रोद्भूत लाभ मूल्यांकित किया जाएगा और अगले प्रशुल्क चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(ख). कार्य पूंजी नीचे विश्लेषित की गई है:-

- (i). वीएसपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए विविध देनदारियों के रूप में दो माह के अनुमानित प्रचालन आय पर विचार किया है। यह 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल प्रावधानों के अनुसार नहीं है, वैसे विविध देनदारियां शून्य सुविचारित की गई हैं।
- (ii). वीएसपीएल ने वर्ष 2013-14 के लिए सुविचारित छह माह के वास्तविक उपभोग के आधार पर वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए ईंधनों को छोड़कर भंडारों के वार्षिक उपभोग पर विचार किया है। वीएसपीएल द्वारा प्रेषित आंकड़े बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं।
- (iii). रोकड़ जमा उपरिव्ययों सहित एक माह के रोकड़ प्रचालन पर परिगणित किया गया है जैसाकि वीएसपीएल के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान किया गया है।
- (iv). 2005 दिशानिर्देशों को रिफाइन करते हुए 30 सितम्बर 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के अनुसार, कुछ व्यय जो लाइसेंस करार के प्रावधानों से आते हैं, के पुनर्भुगतान विविध देनदारियों के रूप में सुविचारित किए जा सकते हैं। जैसाकि पूर्व अवधि विश्लेषण में विश्लेषित किया गया है, वीएसपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि लाइसेंस करार से आने वाली मदों में से कोई भी विविध देनदारियों के रूप में विचार करने के लिए पात्र नहीं है।
- (v). वीएसपीएल ने दीर्घावधि ऋण की मौजूदा परिपक्वता को छोड़ने के अधीन वर्ष 2013-14 के लिए वार्षिक लेखों के अनुसार वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए मौजूदा देयताओं पर विचार किया है। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए मौजूदा देयता वीएसपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार वर्ष 2013-14 के लिए पूर्व अवधि विश्लेषण के लिए सुविचारित स्तर पर विचार किया गया है।
- (vi). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, कार्य पूंजी नकारात्मक आंकड़ों में है। चूंकि कार्य पूंजी नकारात्मक है, इसे शून्य रूप में लिया गया है।

(ग). प्रारंभिक व्यय और अपक्रंट शुल्क का अप्रभाजित हिस्सा नियोजित पूंजी का हिस्सा बनाता है और जिसपर पहले उल्लिखित अनुसार प्रतिलाभ स्वीकृत किया जाता है।

(घ). उपर्युक्त संशोधन के अधीन, वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए नियोजित पूंजी जिसमें वीएसपीएल द्वारा सुविचारित रु० 21,563.32 लाख, रु० 22,731.22 लाख और रु० 25,872.41 लाख

के स्थान पर क्रमशः रु 19,621.95 लाख, रु 21,403.85 लाख और रु 24,554.60 लाख पर परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड ही शामिल है।

(xxviii). टर्मिनल की मौजूदा क्षमता 7.7 एमटीपीए है। वीएसपीएल ने तीन क्षमताओं अर्थात् घाट क्षमता (9.0 एमटीपीए), यार्ड क्षमता (8.28 एमटीपीए) और निकासी क्षमता (7.7 एमटीपीए) का न्यूनतम होने के नाते सभी तीन वर्षों के लिए 7.7 एमटीपीए को दो बर्थों की क्षमता निर्धारित किया है।

वीपीटी ने बताया है कि मंत्रालय के पत्र सं. डीडब्ल्यू/डीटी-02/2009 दिनांक 22-05-2013 द्वारा संप्रेषित ई-8 और ई-9 की निर्धारित क्षमता क्रमशः 3.68 एमटीपीए और 2.75 एमटीपीए कुल 6.43 एमटीपीए है। इसने वीएसपीएल द्वारा प्रेषित अन्य दो क्षमताओं पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है और वीएसपीएल द्वारा 7.7 एमटीपीए की कुल सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। वीएसपीएल द्वारा यथा प्रेषित सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, पूर्वानुमानित थ्रुपुट के लिए क्षमता उपयोगिता वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए क्रमशः 69 प्रतिशत, 83 प्रतिशत और 91 प्रतिशत परिगणित की गई है। चूंकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है, इसलिए सभी तीन वर्षों के लिए अनुमानित नियोजित पूंजी मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार सुविचारित की गई है।

(xxix). वीएसपीएल ने दो गतिविधियों अर्थात् कार्गो संबंधित और पोत संबंधित के लिए लागत विवरण भेजे हैं। इन दो गतिविधियों के बीच व्ययों के आबंटन का आधार पिछले प्रशुल्क संशोधन में अनुसरित दृष्टिकोण, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था, के अनुसार पाया गया है। वर्तमान कार्यवाही में इसपर विश्वास किया गया है।

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप गतिविधि लागत विवरणों के संबंध में, पिछले संशोधन के दौरान, इस प्राधिकरण ने पैरा 11(xiv) में वीएमएचएस तथा परंपरागत कार्गो प्रहस्तन के बीच समान रूप से वीएसपीएल द्वारा किए गए सामान्य व्ययों के आबंटन से संबंधित कुछ टिप्पणियों की थीं और अगले प्रशुल्क संशोधन में आदेश में की गई टिप्पणियों पर विचार करते हुए वैज्ञानिक तथा संगत आधार पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप गतिविधि वार लागत विवरण दालि करने के लिए वीएसपीएल को सलाह दी थी। वीएसपीएल ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप गतिविधियों वीएमएचएस प्रहस्तन तथा परंपरागत कार्गो प्रहस्तन के लिए लागत विवरण भेजे हैं। वीएसपीएल ने स्पष्ट किया है कि अधिकांश परिसंपत्तियां सीधे उक्त दो उपगतिविधियों से संबंधित हैं और इसलिए प्रत्यक्ष परिसंपत्तियां, प्रत्यक्ष व्यय प्रासंगिक उप गतिविधियों में आबंटित किए गए हैं। वीएसपीएल ने पुष्टि की है कि वीएमएचएस तथा परंपरागत प्रहस्तन के बीच सामान्य व्यय पिछले प्रशुल्क संशोधन में इस प्राधिकरण की टिप्पणी पर विधिवत् विचार करते हुए उचित आधार पर आबंटित किए गए हैं। व्ययों के आबंटन का आधार और उपर्युक्त दो उपगतिविधियों में वीएसपीएल द्वारा की गई नियोजित पूंजी पर विश्वास किया गया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में, संशोधित व्यय और नियोजित पूंजी वीएसपीएल द्वारा अनुसरित अनुपात को बनाए रखते हुए दो उप गतिविधियों के बीच आबंटित किया गया है।

(xxx). मौजूदा प्रशुल्क अर्थात् 2011 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार, वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरण तथा उप-गतिविधि वार लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-11 (क) से (ड) रूप में संलग्न किए गए हैं। प्रशुल्क के मौजूदा स्तर अर्थात् 2011 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार, वित्तीय/लागत विवरणों में प्रकट किए गए परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रचालन आय (रु लाखों में)				निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) (रु लाखों में)				निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में			
		2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Average
1	समग्र वीएसपीएल	8762.15	10599.41	11869.26	31230.81	-2098.52	-1707.48	-2000.66	-5806.66	-23.95%	-16.11%	-16.86%	-18.59%
2	पोत संबंधित	307.60	376.85	422.39	1106.84	-799.67	-1314.25	-1277.40	-3391.31	-259.97%	-348.74%	-302.42%	-306.40%
3	कार्गो संबंधित	8454.56	10222.56	11446.86	30123.97	-1298.85	-393.23	-723.26	-2415.34	-15.36%	-3.85%	-6.32%	-8.02%
	(क) वीएमएचएस	2901.30	3664.80	4127.99	10694.09	-1382.73	-867.86	-1016.85	-3267.44	-47.66%	-23.68%	-24.63%	-30.55%
	(ख) कार्गो का परंपरागत प्रहस्तन	5553.25	6557.76	7318.88	19429.88	83.87	474.63	293.59	852.10	1.51%	7.24%	4.01%	4.39%

उपर्युक्त तालिका अक्टूबर 2011 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर 2014-15 से 2016-17 अवधि के लिए 18.59 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है।

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए 8.02 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है और पोत संबंधित गतिविधि वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए औसतन 306.40 प्रतिशत का घाटा दर्शाती है। इस प्राधिकरण ने सिवाय एचएमसी वीएसपीएल के दरमानों की वैधता का विस्तार प्रदान करते समय निर्णय दिया था कि यदि 1 अप्रैल 2014 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ से अधिक प्रतिलाभ होता है तो इसे निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। सारबद्ध स्थिति से यह देखा जा सकता है कि 2014-15 रु० 2098.52 लाख का समग्र घाटा दर्शाता है और इसलिए दरमान के विस्तार की अवधि के दौरान अधिशेष के समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता है।

लागत विवरण में प्रदर्शित घाटा स्थिति के मद्देनजर, यह प्रशुल्क में वृद्धि प्रदान करने का मामला है। वीएसपीएल द्वारा विभिन्न मदों में प्रस्तावित वृद्धि/कटौती पर नीचे चर्चा की गई है:-

(क). बर्थ किराया प्रभार:

वीएसपीएल ने मौजूदा बर्थ किराया प्रभारों में 260 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। वीपीटी और विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन ने बताया है कि बर्थ किराये में प्रस्तावित 260 प्रतिशत वृद्धि अत्यधिक है और इस दृष्टि से जांच किए जाने की जरूरत है कि क्या बाजार इसे सहन कर पाएगा। जैसाकि वीपीटी द्वारा सही कहा गया है, अपफ्रंट मॉडल पर अन्य बीओटी प्रचालकों के लिए लागू दर के संदर्भ में लेना प्रासंगिक नहीं हो सकता क्योंकि वीएसपीएल का प्रशुल्क 2005 दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किया गया है।

बर्थ किराये में प्रस्तावित वृद्धि के लिए वीएसपीएल का औचित्य पोत संबंधित गतिविधि में प्रदर्शित घाटे को कवर करने के लिए राजस्व अपेक्षा पर आधारित है और बताया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क पर भी, बर्थ किराया गतिविधि में 42 प्रतिशत तक घाटा बना रहेगा। उपर्युक्त तालिका से यह देखा गया है कि पोत संबंधित गतिविधि 306.42 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाती है और तीन वर्षों 2014-15 से 2016-17 के लिए यह घाटा रु० 33.91 करोड़ होगा। यदि रु० 33.91 करोड़ के कुल घाटे को वर्ष 2015-16 में जुलाई 2015 से नौ महीनों की शेष अवधि (अर्थात् उस समय तक संशोधित प्रशुल्क प्रभावी होने की संभावना है) और सम्पूर्ण वर्ष 2016-17 में बांटा जाता है तो यह देखा गया है कि औसत घाटा 481 प्रतिशत होगा। बर्थ किराया गतिविधि में भारी घाटे के मद्देनजर, लागत विवरण में प्रदर्शित लागत स्थिति के आधार पर वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि तर्कसंगत देखी जा सकती है और इसलिए वीएसपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित स्वीकार किया गया है। बर्थ किराये में प्रस्तावित 260 प्रतिशत वृद्धि पर, उक्त अवधि अर्थात् जुलाई 2015 से 31 मार्च 2017 के लिए अर्जित होने वाला संभावित अतिरिक्त राजस्व रु० 18.46 करोड़ होगा जिसके बाद भी अनाच्छादित बर्थ किराया गतिविधि में रु० 15.45 करोड़ का घाटा रह जाएगा।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी, बर्थ किराया गतिविधि ने 245.34 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाया था। चूंकि बर्थ किराये में घाटा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में अधिशेष द्वारा पूर्णतः प्रति सहायिकी किया गया था और समग्र स्थिति ने अधिशेष स्थिति दर्शाई थी, इसलिए बर्थ किराया प्रभार में कोई प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत नहीं की गई थी।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि तीन वर्षों 2014-15 से 2016-17 के लिए रु० 24.15 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है। चूंकि वर्ष 2014-15 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए रु० 24.15 करोड़ का कुल घाटा यदि वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 में जुलाई 2015 से 9 महीनों की शेष अवधि में बांटा जाता है तो औसत घाटा 12.6 प्रतिशत होगा। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि/कटौती का नीचे विश्लेषण किया गया है:-

(i). तट प्रहस्तन प्रभार:

वीएसपीएल ने तट प्रहस्तन प्रभार में 12.5 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। यह निवेदन है कि स्थान अवरोध की वजह से और रेलवे रैकों की उपलब्धता में बाधा के कारण कार्गो का वर्धित विराम समय और ग्राहकों द्वारा कार्गो निकासी में विलंब की वजह से टर्मिनल के भीतर एवं बैगन पर कार्गो लदाई के समय एक से अधिक पाली की आवश्यकता है। इसलिए, तट प्रहस्तन प्रभारों में रु० 40 प्रति टन से रु० 45 प्रति

टन की मामूली वृद्धि प्रस्तावित की गई है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में घाटा और समग्र टर्मिनल के लिए समग्र घाटा के मद्देनजर, तट प्रहस्तन प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि वीएसपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित की गई है।

(ii). बल्क सामग्री प्रहस्तन सेवाएं (बीएमएचएस):

सात घटकों अर्थात् एचएमसी, मोबाइल होपर, कन्वेयर तथा स्टैकर्स, रिक्लेमिंग तथा वैगन लोडार्ड, चालित इलैक्ट्रॉनिक भारतोहन, नमूनाकरण प्रणाली तथा अन्य सेवा के लिए दरों को शामिल करते हुए बीएमएचएस के लिए मौजूदा दर रु 161.70 प्रति मी.ट. है। वीएसपीएल ने बीएमएचएस के लिए दर को रु 161.70 प्रति मी.ट. से कम करके रु 159.50 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है। मौजूदा दरमान रु 152.70 प्रति टन की समेकित दर भी प्रदान करता है यदि बीएमएचएस की सभी एकीकृत टर्मिनल सेवाएं उपलब्ध करवाई जाती हैं जिसे कम करके रु 150 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया गया है। वीएसपीएल ने कहा है कि बीएमएचएस में प्रस्तावित कटौती भारी लागत पर पहले से संस्थापित प्रणाली का उपयोग करने में समर्थ बनाने के लिए ट्रेड को आकर्षित करने हेतु अनिवार्य पाई गई है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बीएमएचएस के लिए लागत विवरण वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए 30.55 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है और पूरी तरह से यह घाटा रु 32.67 करोड़ है। इसलिए, सामान्य परिस्थितियों में प्रशुल्क में वृद्धि करनी होगी। परन्तु, चूंकि वीएसपीएल ने यह औचित्य मांगा है कि बीएमएचएस में प्रस्तावित कटौती मुख्य रूप से ट्रेड आकर्षित करने के लिए है, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित बीएमएचएस के लिए प्रशुल्क में कटौती अनुमोदित की गई है। इससे परंपरागत कार्गो से बीएमएचएस कार्गो तक कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के भीतर प्रति सहायिकी को बढ़ावा मिलेगा।

(iii). 104 टन हारबर मोबाइल क्रेन:

जैसाकि पहले बताया गया है, मौजूदा दरमान में निर्धारित 104 टन एचएमसी हेतु किराया प्रभार अक्टूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में रु 36.70 प्रति टन है। वीएसपीएल ने एचएमसी के लिए प्रशुल्क में वृद्धि कर रु 64 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है। प्रतिशत में यह वृद्धि 74.38 प्रतिशत परिगणित होती है। वीएसपीएल ने तर्क दिया है कि टीएमपी द्वारा प्रारंभिक तौर पर अनुमोदित 104 टन एचएमसी के लिए किराया प्रभार रु 64 प्रति टन था। तब, इस प्राधिकरण ने 2009 के प्रशुल्क आदेश में इसे बढ़ाकर रु 72.75 प्रति टन कर दिया था। तत्पश्चात, एचएमसी के लिए प्रशुल्क अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में रु 72.75 प्रति टन से 50 प्रतिशत कम करके रु 36.70 प्रति टन कर दिया गया है जोकि अब रु 64 प्रति टन पर पुनर्कथित करने का प्रस्ताव किया गया है।

वीएसपीएल द्वारा कही गई बात कि इस प्राधिकरण ने अक्टूबर 2011 में कटौती करने के समय हल्दिया में एबीजी के एचएमसी की अकेले चल सकने योग्य दर के साथ वीएसपीएल के एचएमसी की दर से तुलना करने में त्रुटि की थी, इकार किया जाता है। इस प्राधिकरण ने एक सुस्पष्ट आदेश पारित किया था और एचएमसी के लिए प्रशुल्क में कटौती के कारण उक्त आदेश के पैरा 11(xvi)(ख)(ii) में विस्तार से स्पष्ट किए गए हैं और इसलिए यहां दोहराया नहीं गया है।

इस प्राधिकरण के समक्ष मामला मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क पर निर्णय लेने तक सीमित है। विशाखापत्तनम कंटेनर लाइन्स एसोसिएशन (वीसीएलए) ने बताया है कि एचएमसी के लिए वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित वर्धित प्रशुल्क रु 64 प्रति टन है और स्टीवडोरिंग प्रभार जोड़ते हुए, कुल दर लगभग रु 100 प्रति टन परिगणित होगी जोकि बहुत अधिक है। वीसीएलए के सिवाय किसी भी उपयोक्ता ने प्रस्तावित दर पर आपत्ति नहीं उठाई है। वीएसपीएल ने स्वयं स्वीकार किया है कि वह अंतरिम आदेश में माननीय उच्च न्यायालय द्वारा अनुमत रु 72.75 प्रति टन की पूर्व-संशोधित दर वसूल करने की स्थिति में नहीं है। 19 दिसम्बर 2011 से 31-3-2014 तक वर्ष 2011-12 के लिए एचएमसी के किराये से संग्रहीत वास्तविक आय देते हुए वीएसपीएल द्वारा प्रेषित विवरण दर्शाता है कि वीएसपीएल ने रु 36.95 प्रति टन से रु 49.50 प्रति टन की

बीच में एचएमसी के किराये के लिए विभिन्न दरें संग्रहीत की हैं। तथापि, वीएसपीएल ने यह कहते हुए एचएमसी के लिए दर को बढ़ाकर रु 64 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है कि एचएमसी का परिचालन करने के लिए कुल लागत रु 41.06 प्रति टन होती है। यह स्वीकार करना होगा कि एचएमसी के लिए वीएसपीएल के दरमान में निर्धारित दर एचएमसी की लागत मात्र पर ही निर्धारित नहीं की गई है अपितु समग्र टर्मिनल के लिए लागत स्थिति पर आधारित है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि भारी घाटा दर्शाती है जोकि 2014-15 से 2016-17 अवधि के तीन वर्षों के लिए रु 24.15 करोड़ है। यहां तक कि समग्र टर्मिनल भी बहुत अधिक घाटा दर्शाता है। केवल इन आधारों पर और स्वीकार करते हुए कि सभी प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित वृद्धि स्वीकृत करने के बाद भी, लागत स्थिति घाटा दर्शाती है, एचएमसी के लिए किराया प्रभार में वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि रु 36.70 प्रति टन से रु 64 प्रति टन स्वीकार की गई है। अब एचएमसी दर में प्रदत्त वृद्धि वीएसपीएल के प्रस्ताव पर आधारित है और मौजूदा प्रशुल्क चक्र में प्रदर्शित लागत स्थिति पर आधारित है तथा यह उक्त आदेश में एचएमसी दर में की गई कटौती को चुनौती देते हुए अक्टूबर 2011 आदेश पर वीएसपीएल द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका पर प्रति शपथपत्र और अक्टूबर 2011 आदेश में इस प्राधिकरण के दावों के पूर्वाग्रह पर गए बिना है। पर्याप्त सावधानी बरतते हुए, यह प्राधिकरण स्पष्ट करना चाहता है कि इस प्रशुल्क चक्र में स्वीकृत एचएमसी दर में वृद्धि मुकदमेबाजी में संदर्भ रूप में प्रयोग नहीं की जा सकती क्योंकि वे दो विभिन्न प्रशुल्क चक्र समग्र रूप में हैं। यह प्राधिकरण स्पष्ट करता है कि चूंकि रु 64 प्रति टन की दर के लिए अनुमोदन वीएसपीएल के प्रस्ताव और घाटा लागत स्थिति पर आधारित है, रु 72.75 प्रति टन की दर वसूल करने के लिए वीएसपीएल को अनुमति देने के लिए माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित अंतरिम आदेश में हस्तक्षेप के रूप में नहीं समझा जाना चाहिए।

वीएसपीएल ने उल्लेख किया है कि वह इस प्राधिकरण के अनुमोदन के अधीन 1-4-2014 से केवल रु 64/टन वसूल करना चाहता है। इस संबंध में, यह स्पष्ट किया गया है कि एचएमसी के लिए संशोधित दर आदेश अनुमोदित किए जाने की तारीख से प्रभावी होगी। इस मद के लिए अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क पर अवधि अर्थात् जुलाई 2015 से 31 मार्च 2017 तक के लिए अर्जित किए जाने के लिए संभावित अतिरिक्त राजस्व रु 16.73 करोड़ होगा जो कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में अभी भी अनाच्छादित छोड़ देगा।

(iv). सभी अन्य प्रशुल्क मदों के लिए वीएसपीएल ने मौजूदा दरमान मद के साथ जारी रखने का प्रस्ताव किया है जोकि वीएसपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित स्वीकार किया गया है।

(ग). जुलाई 2015 से 2015-16 और 2016-17 की अवधि के लिए वीएसपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित उपर्युक्त प्रशुल्क मदों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वृद्धि/कटौती पर वीएसपीएल द्वारा अर्जित किए जाने के लिए अनुमानित अतिरिक्त आय नीचे दी गई है:-

(रु लाखों में)

विवरण	वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वृद्धि/कटौती	अतिरिक्त आय
हारबर मोबाइल क्रेन के लिए किराया प्रभार	वृद्धि रु 36.70 प्रति टन से रु 64 प्रति टन (74.38 प्रतिशत वृद्धि)	1673.63
तट प्रहस्तन	वृद्धि रु 40 प्रति टन से रु 45 प्रति टन (12.5 प्रतिशत वृद्धि)	245.96
बीएमएचएस	बीएमएचएस दर में कटौती रु 161.70 से रु 159.50 और कटौती यदि एकीकृत सेवाएं प्राप्त की जाती हैं रु 152.70 से रु 150.00 प्रति टन	-121.50
उपर्युक्त मदों के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल अतिरिक्त आय		1798.10
बर्थ किराया	260% वृद्धि	1846.32
जोड़		3644.42

इस प्रकार, उपर्युक्त तालिका से, यह देखा जा सकता है कि तीन वर्षों की अवधि 2014-15 से 2016-17 के लिए ₹0 58.07 करोड़ के कुल घाटे के विपरीत, उपर्युक्त प्रशुल्क मदों से अतिरिक्त आय ₹0 36.44 करोड़ होगी। इस प्रकार, वीएसपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत करने के बाद भी, ₹0 21.63 करोड़ का घाटा अनाच्छादित रहेगा।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि ₹0 21.63 करोड़ का अनाच्छादित घाटा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित ₹0 36.70 प्रति टन की एचएमसी दर पर है। वीएसपीएल द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण के अनुसार भी, ₹0 15.31 करोड़ का घाटा है जिसे वीएसपीएल द्वारा अपने प्रस्तावित प्रशुल्क पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनाच्छादित रखने का प्रस्ताव किया गया है।

यह अनाच्छादित घाटा थोड़ा कम हो सकता है क्योंकि वीएसपीएल द्वारा संग्रहीत एचएमसी की दर आय परिकलन में सुविचारित ₹0 36.70 प्रति टन की दर से अधिक है। जैसाकि पहले बताया गया है, माननीय उच्च न्यायालय के अंतरिम आदेश के मद्देनजर एचएमसी से वीएसपीएल द्वारा संग्रहीत अधिक राशि जैसाकि इसके द्वारा 19 दिसम्बर 2011 से 2013-14 तक ₹0 412.58 लाख पर निर्धारित की गई है और 2014-15 अवधि के लिए वीएसपीएल द्वारा संग्रहीत अधिक राशि और वर्ष 2015-16 में लागू होने वाली स प्राधिकरण द्वारा संशोधित दरमान अनुमोदित किए जाने तक वीएसपीएल द्वारा निर्धारित किया जाएगा और वीएसपीएल द्वारा किया गया कुल अधिक संग्रहण वीएसपीएल द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका में माननीय उच्च न्यायालय के अंतिम निर्णय के अधीन है।

(xxx i). विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन ने स्रोत पर कर कटौती (टीडीएस) के संबंध में कुछ भ्रांति के मद्देनजर "बर्थ किराया" शब्दावली को "बर्थ सुविधा प्रभार" में बदलने का अनुरोध किया है। सभी महापत्तनों तथा निजी टर्मिनल परिचालकों पर, बर्थ किराया शब्दावली निर्धारित की गई है। इसलिए, बर्थ किराये की शब्दावली बदलने के लिए वीएसपीएल के मामले में ही असाधारण परिस्थितियों की मांग नहीं है।

(xxx ii). 4 घंटे की समय-सीमा जिसके बाद नौचालन के लिए तैयार होने के बाद बर्थ किराया समाप्त हो जाएगा, निर्धारित करते हुए बर्थ किराया प्रभार के अधीन सामान्य टिप्पणी स. 4(i) को अंत में "और पाली" शब्द जोड़ते हुए वीएसपीएल द्वारा संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित संशोधन 2005 दिशानिर्देशों में निर्धारण के अनुसार नहीं पाया गया है जोकि सभी महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के दरमानों में एकसमान रूप से निर्धारित किया जाता है। अतः, मौजूदा टिप्पणी निर्धारित रखी गई है।

(xxx iii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, प्रस्तावित टिप्पणी 2(iii)(ख) भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 14.60 प्रतिशत जमा 2 प्रतिशत दर्शाने के लिए संशोधित की गई है।

(xxx iv). प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क को उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न से जोड़ा जाना चाहिए। मात्र यही कहा गया है कि पोत का औसत वापसी समय उत्पादकता में सुधार 52 फेरे/घंटा की वजह से 26.2 घंटे से 20.2 घंटे हो गया है इसका तब तक कोई उपयोगी प्रयोजन पूरा नहीं कर सकता है जब तक दरमान में उत्पादकता के तलचिह्न स्तर से नीचे/ऊपर कार्यनिष्पादन अर्जित नहीं किया जाता है। अतः, वीएसपीएल को सलाह दी जाती है कि अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय उत्पादकता स्तर के साथ प्रशुल्क जोड़ते हुए सुविश्लेषित प्रस्ताव प्रस्तावित करे।

(xxx v). वीओटी परिचालकों के लिए लागू 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों के प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2017 तक है, इसलिए वीएसपीएल के संशोधित दरमानों की वैधता 31 मार्च 2017 तक निर्धारित की गई है।

(xxx vi). वीएसपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता समय-समय पर विस्तारित की जाती रही है और वीएसपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता का पिछला विस्तार 30 सितम्बर 2015 अथवा संशोधित दरमान लागू होने तक, जो भी पहले हो, प्रदान किया गया था। अनुमोदित संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के समाप्त होने के बाद प्रभावी होंगे।

15.2. वीएसपीएल का प्रशुल्क परिचालक द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय इस प्राधिकरण को दिखाई देगा कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से बहुत अधिक भिन्न है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपथन है तो इस प्राधिकरण को उसके प्रशुल्क की समीक्षा के समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कहा जाएगा और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण प्रोद्भूत संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लाभ समायोजित किया जाएगा।

15.3. इस संबंध में, वीएसपीएल से अनुरोध है कि उस प्रारूप में एक वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट प्रेषित करें जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट में प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से विपथन के कारण भी दिए जाने चाहिए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत का अन्तर पाया जाता है तो यह प्राधिकरण संबद्ध परिचालक को अनुसूचित समीक्षा से पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कहेगा। यदि वीएसपीएल इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण अपनी ओर से प्रशुल्क समीक्षा की कार्यवाही प्रारंभ कर देगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2015(107)]

विभाग सौंपित प्रारंभिक निवेदन - दरजनों का सामान्य संक्षेप

वास्तविकताओं और अनुमानों से तुलना करते हुए समय दरिस्त के लिए संशोधित आब और लागत विवरण

अनुषंग - I

(को पृष्ठ 5)

क्र.सं.	विवरण	दिए गए और संशोधित अनुमान			जोड़	वास्तविक			जोड़	% विपथन
		2011-12	2012-13	2013-14		2011-12	2012-13	2013-14		
	संशोधित (संशोधन के लिए)	58.50	67.55	70.92	196.97	55.74	57.47	55.15	168.36	-15%
	अनुमान	77.00	77.00	77.00	231.00	77.00	77.00	77.00	231.00	
I	कुल प्रारंभिक आब									
	(I) पोल संशोधित आब	277.05	319.01	334.96	931.01	311.46	389.73	433.94	1135.15	22%
	(II) कार्गो संशोधित आब	9716.37	9947.13	10774.30	30437.81	9950.79	10698.99	10254.58	30904.37	2%
	(कार्गो प्रारंभिक आब में शामिल एयरपोर्ट पर अन्वयित आब के तहत में टिप्पणी-1 देखें)									
	जोड़ - I	9993.42	10266.14	11109.26	31368.82	10262.25	11088.72	10688.54	32039.51	2%
II	प्रारंभिक लागत (प्रारंभिक लागत)									
	(I) प्रारंभिक लागत प्रारंभिक लागत	252.43	288.37	320.96	861.76	225.46	259.44	240.78	725.65	
	(II) अनुमान लागत	493.87	570.65	601.04	1665.56	398.87	439.44	428.26	1266.57	
	(III) उपर्युक्त लागत लागत	1157.49	1289.81	1394.28	3841.58	1226.56	1244.41	1380.15	3851.12	
	(iv) अनुमान लागत	51.67	54.77	58.05	164.49	27.40	44.20	37.21	108.82	
	(v) टैरिफ/वॉल्यूम डिस्कोन्ट	303.26	347.52	364.89	1015.67	293.20	312.69	298.94	904.83	
	(vi) उपर्युक्त लागत	1540.17	1851.65	1951.79	5343.61	1380.79	1794.96	2193.24	5369.00	
	(vii) विभाजन लागत के अनुसार देय पट्टा लागत	73.46	135.83	198.38	407.67	65.52	100.29	69.62	235.44	
	(viii) देय	53.17	60.69	62.97	176.83	52.26	47.77	46.13	146.16	
	(ix) अन्य लागत	301.03	344.32	386.36	1031.71	353.79	301.73	433.28	1088.80	
	(x) सक्तीली सेवा शुल्क	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	
	जोड़ - II	4238.71	4955.77	5350.88	14545.36	4036.00	4557.10	5139.75	13732.86	-6%
III	मुद्राभासा	1267.27	1549.79	1766.44	4583.50	1230.11	1243.71	1265.63	3739.44	-18%
IV	उपर्युक्त									
	(i) प्रारंभिक लागत प्रारंभिक लागत	774.66	821.14	870.40	2466.20	757.48	757.71	899.64	2414.83	
	(ii) प्रारंभिक लागत और अन्वयित भुगतान वॉल्यूम लागत	33.10	33.10	33.10	99.30	33.10	33.10	33.10	99.30	
	जोड़ - IV	807.76	854.24	903.50	2565.50	790.58	790.81	932.74	2514.13	-2%
V	प्रारंभिक अन्वयित (प्रारंभिक (I) - (II) - (III) - (IV))	3679.68	2906.34	3088.43	9674.46	4205.56	4497.10	3350.43	12053.09	25%
VI	वित्त एवं विधि आब (प्रारंभिक आब)									
	(i) एलए के अनुसार प्रारंभिक-वॉल्यूम मुद्राभासा दरिस्त लागत	3.07	3.44	3.85	10.36	3.07	3.44	3.85	10.36	
	(ii) अन्य	0.00	0.00	0.00	0.00	28.41	0.63	0.00	29.03	
	कुल एयरपोर्ट	3.07	3.44	3.85	10.36	31.48	4.07	3.85	39.39	

VII	मिश्र एवं विविध कार्य (एकवर्षीय)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
VIII	एकवर्षीय कार्य (एकवर्षीय) (VI) - (VII)	3.07	3.44	3.85	10.36	31.48	4.07	3.85	39.39	280%
IX	कार्य और सेवा के पूर्ण अधिकारी (V) + (VIII)	3,682.75	2,909.78	3,092.28	9,684.82	4,237.04	4,501.18	3,354.28	12,092.48	25%
X	निर्वाचित पुरुष	25735.83	26232.95	28695.17	26887.98	22832.84	21921.05	20916.47	21890.12	-19%
XI	आरक्षित - अधिकृत एकीकृत	4,117.73	4,197.27	4,591.23	12,906.23	3,653.25	3,507.37	3,346.63	10,507.26	
XII	संयोजित	75.97%	87.72%	78.80%		72.38%	74.69%	71.62%		
XIII	संयोजित के लिए अनुमानित आरक्षित	4,117.73	4,197.27	4,591.23	12,906.23	3,653.25	3,507.37	3,346.63	10,507.26	-19%
XIV	मिश्र अधिकारी/(कार्य) (IX) - (XIII)	(434.98)	(1,287.49)	(1,496.95)	(3,221.41)	583.79	993.80	7.64	1,585.22	-149%
XV	2011 आदेश में सुविचारित वर्ष 2009-08 और 2008-09 के लिए अनुमानित संयोजित हानि की तीव्रता विकास के संयोजित के बाद वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित हानि और वारंशिक हानि के बीच अंतर	1,073.49	0.00	0.00	1,073.49	0.00	0.00	0.00	0.00	
XVI	2011 आदेश में सुविचारित वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के लिए पूर्व अधिकारी का 50 प्रतिशत	686.90	686.90	686.90	2,060.70	0.00	0.00	0.00	0.00	
XVII	संयोजित के बाद मिश्र अधिकारी/(कार्य) (XIV + XV + XVI)	1,328.42	(600.59)	(812.05)	(87.21)	583.79	993.80	7.64	1,585.22	
XVIII	मिश्र अधिकारी/(कार्य) विकास कार्य के अधिकृत कार्य में (XVII/1)	13.26%	-5.85%	-7.31%		5.69%	8.96%	0.07%		
XIX	मिश्र मिश्र अधिकारी/(कार्य) विकास कार्य के अधिकृत कार्य में		0.03%				4.91%			

विषय - 1. प्राधिकरण ने 11-10-2011 के पिछले प्रखल आदेश में 100 टन एवएमसी के तत्सम मोजूदा करावा प्रमार में कटौती कर रु 72.75/टन से रु 36.70/टन कर दिया था। वीएसपीएल ने एवएमसी के करावा प्रमार से की गई कटौती को मुदती दोहो हुए नगानीय अध प्रशा ओर ग्यावायन में रिट याचिका से, 2011 की 33402 दायित की थी। माननीय ओर ग्यावायन ने अपने अध प्रखल काल 22 दिसम्बर 2011 द्वारा वीएसपीएल को रिट याचिका के लिये पिछला तकर रु 72.75 प्रति टन की पूर्व-संशोधित दंड बहुत कर के लिए अनुमति देते हुए एवएमसी दंड की ओर यह भी निर्देश दिया था कि सभी ऐसे प्रमुखों के लिए 12-22-2011 के बाद एवएमसी पर बहुत और संशोधित, याचिकाकर्ता प्रत्येक ऐसे लेनदेन को लेखा खेता और यदि याचिकाकर्ता अपनी डम्पिंग में सफल नहीं रहता है तो इन्फ्रान्ड आदेश के अधीन निर्धारित रु 36.70 प्रति टन के प्रमुख से अधिक वीएसपीएल द्वारा वसूल की गई कोई खसिमकान ग्यावायन के आगामी आदेशों के अधीन होनी। वीएसपीएल ने बताया है कि वे माननीय ओर ग्यावायन द्वारा अनुमत रु 72.75 बहुत कर से सफल नहीं है। वीएसपीएल के याचिके लेखों में प्रतिवेदित हुए वीएसपीएल द्वारा अनुमति रु 36.70 प्रति टन से अधिक दर पर एवएमसी से आया प्रतिवेदित करता है। एवएमसी से वास्तविक आया वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए वीएसपीएल के याचिके लेखों में दिया दर पर बिहार किया गया है। वीएसपीएल ने अपने अध प्रखल 18 मार्च 2015 द्वारा एवएमसी के अनुसार वसूलीयता और एवएमसी तैनाती से संशोधित राजस्व की गणना देजी है और 16 नवम्बर 2014 से 31 मार्च 2015 तक की अवधि के लिए वीएसपीएल अनुमति प्रखल से अधिक प्रशोधित एवएमसी से अधिक राजस्व का निर्वाहन किया है जिसे नीचे सारबद्ध किया गया है।

वर्ष	एकलपत्नी के विवाह में दिए गए/एल द्वारा सहायता राजस्व	एकलपत्नी के विवाह में दिए/दिए गयी अनुभाषित दर में अनुसार प्रकृतिगत राजस्व से 30.90 प्रति टन	सामग्रीगत उच्च मर्यादाएं के अतिरिक्त अंतरा के अंतरा पर दिए गयीं द्वारा अनुभाषित एकलपत्नी के लिए दर से अधिक दिए गयीं द्वारा सहायता अधिक राजस्व	(in ₹)
2011-12 (15.11.2011 में)	22,018.254	17,582,150	4,435,744	
2012-13	82,924.841	65,957,810	16,967,031	
2013-14	90,609,219	70,753,209	19,856,011	
ग्रांट	195,552,314	154,293,529	41,258,786	

11/1/2014 4:42:56 PM का अधिक संग्रहण 01 अप्रैल 2014 से एएसएमसी के लिए संचायित दर के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से पहली तारीख तक की अवधि अधिक संग्रहण कवर नहीं करता है जिसका वीएसपीएस द्वारा निर्धारण किया जा सकता है।

विधान सभा के विधेयक विधेयक - राज्यों के राजपत्र संशोधन

अनुसूची - II (क)

(क सारणी में)

समय दर्शित के लिए संशोधित राज और राजपत्र विवरण

क्र.सं.	विवरण	वर्षावधि			वैधानिक विधेयक द्वारा राज और राजपत्र के संशोधन				वैधानिक विधेयक द्वारा राज और राजपत्र के संशोधन			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	जोड़	2014-15	2015-16	2016-17	जोड़
	राजपत्र (द्वि-री)	5573572	5746761	5514853	5350000	6425000	7023250	18798250	5350000	6425000	7023250	18798250
	राजपत्र (द्वि-री)	7700000	7700000	7700000	7700000	7700000	7700000	23100000	7700000	7700000	7700000	23100000
I	कुल राजपत्र राज											
	(i) राज संशोधित राज	311.46	389.73	433.96	308.22	368.31	412.56	1089.09	307.60	376.85	422.39	1106.84
	(ii) राज संशोधित राज	9950.79	10698.99	10254.58	8454.55	10222.56	11441.78	30118.88	8454.55	10222.56	11446.86	30123.97
	कुल - I	10262.25	11088.72	10688.54	8762.76	10590.87	11854.34	31207.97	8762.15	10599.41	11869.28	31230.81
II	राजपत्र राज (राजपत्र संशोधित)											
	(i) राजपत्र राज राजपत्र संशोधित	225.46	259.44	240.76	247.48	319.96	374.11	941.55	233.48	301.85	352.93	888.26
	(ii) राजपत्र राज	398.87	439.44	428.26	453.95	481.19	510.06	1445.21	453.95	481.19	510.06	1445.21
	(iii) राजपत्र राज राजपत्र संशोधित	1226.56	1244.41	1380.15	1416.56	1645.34	1812.94	4874.84	1404.21	1600.95	1762.99	4768.15
	(iv) राजपत्र राज राजपत्र संशोधित	27.40	44.20	37.21	43.83	46.46	49.25	139.53	43.83	46.46	49.25	139.53
	(v) राजपत्र राज राजपत्र संशोधित	293.20	312.69	298.94	278.14	331.93	363.99	974.06	278.06	333.02	365.25	976.33
	(vi) राजपत्र राज राजपत्र संशोधित	1380.79	1794.96	2193.24	2461.26	3046.56	3502.30	9010.13	2461.26	3046.56	3502.30	9010.13
	(vii) राजपत्र राज राजपत्र संशोधित	65.52	100.29	69.62	197.97	200.61	203.30	601.87	197.97	200.61	203.31	601.89
	(viii) राजपत्र राज	52.26	47.77	46.13	47.46	50.31	53.33	151.10	47.46	50.31	53.33	151.10
	(ix) राजपत्र राज	353.79	301.73	433.28	420.52	463.86	503.42	1387.80	420.33	463.40	502.65	1386.39
	(x) राजपत्र राज राजपत्र संशोधित	12.16	12.16	12.16	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48
	कुल - II	4036.00	4557.10	5138.75	5578.34	6598.37	7384.86	19562.57	5552.72	6536.52	7314.23	19403.47
III	राजपत्र राज	1230.11	1243.71	1265.63	1338.45	1451.64	1677.56	4467.66	1261.42	1386.57	1612.49	4260.48
IV	राजपत्र राज											
	(i) राजपत्र राज राजपत्र संशोधित	757.48	757.71	899.64	878.22	930.91	986.77	2795.90	878.22	930.91	986.77	2795.90
	(ii) राजपत्र राज राजपत्र संशोधित	33.10	33.10	33.10	33.10	33.20	33.10	99.41	33.10	33.10	33.10	99.31
	कुल - IV	790.58	790.81	932.74	911.32	964.11	1019.87	2895.30	911.32	964.02	1019.87	2895.21
V	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	4,206	4,497	3,350	933.65	1576.75	1772.04	4282.44	1036.68	1712.30	1922.67	4671.64
VI	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)											
	(i) राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	3.07	3.44	3.85	2.74	2.74	2.74	8.23	4.32	4.83	5.41	14.56
	(ii) राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	28.41	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	31.48	4.07	3.85	2.74	2.74	2.74	8.23	4.32	4.83	5.41	14.56
VII	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	31.48	4.07	3.85	2.74	2.74	2.74	8.23	4.32	4.83	5.41	14.56
IX	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	4,237.04	4,501.16	3,354.28	936.39	1579.49	1774.78	4290.67	1041.00	1717.13	1928.08	4686.21
X	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	22832.84	21921.05	20916.47	21563.32	22731.22	25872.41	23388.99	19621.95	21403.85	24554.60	21860.13
XI	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	3653.25	3507.37	3346.63	3450.13	3637.00	4139.59	11226.71	3139.51	3424.62	3928.74	10492.86
XII	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	72%	75%	72%	69%	83%	91%		69%	83%	91%	
XIII	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	3653.25	3507.37	3346.63	3450.13	3637.00	4139.59	11226.71	3139.51	3424.62	3928.74	10492.86
XIV	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	583.79	993.80	7.64	-2513.74	-2057.51	-2364.80	-6936.05	-2098.52	-1707.48	-2000.66	-5806.66
XV	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	5.69%	8.96%	0.07%	-29%	-19%	-20%		-23.95%	-16.11%	-16.86%	
XVI	राजपत्र राजपत्र/राजपत्र (I) - (II) - (III) - (IV)	4.91%			-22.69%				-18.59%			

विद्यार्थी संघों के माध्यम से विभिन्न - वसुधैव कुटुम्बकम्

Page 10

जहाँ जहाँ जायेंगे व जहाँ रहेंगे

(४० पृष्ठ)

क्र.सं.	विवरण	2011-12			2012-13			2013-14			2014-15			2015-16			2016-17			2017-18			2018-19			2019-20			2020-21		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	2029-30	2030-31	2031-32	2032-33	2033-34	2034-35	2035-36	2036-37	2037-38			
I	प्रधान मंत्री (पूर्व से)	56735.72	57457.91	58148.63	53500.00	64250.00	70232.50	187982.50	53870.00	64250.00	70232.50	187982.50	53870.00	64250.00	70232.50	187982.50	53870.00	64250.00	70232.50	187982.50	53870.00	64250.00	70232.50	187982.50	53870.00	64250.00	70232.50	187982.50			
II	प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	9950.79	10698.99	10254.58	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88			
	(I) वर्तमान से	9950.79	10698.99	10254.58	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88	8454.65	10222.66	11441.78	30118.88			
III	प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	225.46	259.44	240.78	247.48	319.89	374.11	941.65	223.49	301.89	352.43	898.25	223.49	301.89	352.43	898.25	223.49	301.89	352.43	898.25	223.49	301.89	352.43	898.25	223.49	301.89	352.43	898.25			
	(I) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	398.87	439.44	428.26	453.95	481.19	510.06	1445.21	453.95	481.19	510.06	1445.21	453.95	481.19	510.06	1445.21	453.95	481.19	510.06	1445.21	453.95	481.19	510.06	1445.21	453.95	481.19	510.06				
	(II) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	1226.56	1244.41	1380.15	1416.66	1646.34	1812.94	4874.84	1494.21	1602.95	1762.99	4768.15	1494.21	1602.95	1762.99	4768.15	1494.21	1602.95	1762.99	4768.15	1494.21	1602.95	1762.99	4768.15	1494.21	1602.95	1762.99	4768.15			
	(III) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
	(IV) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	253.30	262.77	243.34	238.06	284.74	311.14	834.54	238.06	284.74	311.14	834.54	238.06	284.74	311.14	834.54	238.06	284.74	311.14	834.54	238.06	284.74	311.14	834.54	238.06	284.74	311.14	834.54			
	(V) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	1380.79	1794.96	2183.24	2461.26	3046.56	3502.30	9010.13	2461.26	3046.56	3502.30	9010.13	2461.26	3046.56	3502.30	9010.13	2461.26	3046.56	3502.30	9010.13	2461.26	3046.56	3502.30	9010.13	2461.26	3046.56	3502.30	9010.13			
	(VI) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	65.62	100.29	68.62	187.97	200.81	203.30	601.87	187.97	200.81	203.30	601.87	187.97	200.81	203.30	601.87	187.97	200.81	203.30	601.87	187.97	200.81	203.30	601.87	187.97	200.81	203.30	601.87			
	(VII) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	39.29	39.29	39.29	34.74	33.02	38.40	108.17	34.74	33.02	38.40	108.17	34.74	33.02	38.40	108.17	34.74	33.02	38.40	108.17	34.74	33.02	38.40	108.17	34.74	33.02	38.40	108.17			
	(VIII) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	353.79	301.73	433.26	420.52	463.86	503.42	1387.80	463.86	503.42	1387.80	463.86	503.42	1387.80	463.86	503.42	1387.80	463.86	503.42	1387.80	463.86	503.42	1387.80	463.86	503.42	1387.80	463.86	503.42	1387.80		
	(IX) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	12.16	12.16	12.16	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16		
	(X) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	3966.73	4464.49	5046.10	5483.30	6487.44	7287.83	18238.87	5483.30	6487.44	7287.83	18238.87	5483.30	6487.44	7287.83	18238.87	5483.30	6487.44	7287.83	18238.87	5483.30	6487.44	7287.83	18238.87	5483.30	6487.44	7287.83	18238.87			
	IV	प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	952.36	965.24	987.25	981.74	983.31	1134.19	3099.23	981.74	983.31	1134.19	3099.23	981.74	983.31	1134.19	3099.23	981.74	983.31	1134.19	3099.23	981.74	983.31	1134.19	3099.23	981.74	983.31	1134.19	3099.23		
(I) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)		734.48	731.08	863.11	847.33	898.54	952.43	2698.29	847.33	898.54	952.43	2698.29	847.33	898.54	952.43	2698.29	847.33	898.54	952.43	2698.29	847.33	898.54	952.43	2698.29	847.33	898.54	952.43	2698.29			
(II) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
(III) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	734.48	731.08	863.11	847.33	898.54	952.43	2698.29	847.33	898.54	952.43	2698.29	847.33	898.54	952.43	2698.29	847.33	898.54	952.43	2698.29	847.33	898.54	952.43	2698.29	847.33	898.54	952.43	2698.29	847.33			
V	प्रधान मंत्री (वर्तमान से) (I) - (II) - (III) - (IV)	4,306.22	4,547.19	3,364.13	1,142.18	1,853.27	2,087.33	5,082.78	1,144.66	1,916.94	2,165.68	5,250.68	1,144.66	1,916.94	2,165.68	5,250.68	1,144.66	1,916.94	2,165.68	5,250.68	1,144.66	1,916.94	2,165.68	5,250.68	1,144.66	1,916.94	2,165.68	5,250.68			
	(I) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
(II) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	28.41	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
(III) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	28.41	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
(IV) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				
VI	प्रधान मंत्री (वर्तमान से) (I) - (II) - (III) - (IV)	28.41	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
	(I) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
VII	प्रधान मंत्री (वर्तमान से) (I) - (II) - (III) - (IV)	28.41	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
	(I) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
VIII	प्रधान मंत्री (वर्तमान से) (I) - (II) - (III) - (IV)	28.41	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
	(I) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
IX	प्रधान मंत्री (वर्तमान से) (I) - (II) - (III) - (IV)	4,336.63	4,547.81	3,364.13	1,142.18	1,853.27	2,087.33	5,082.78	1,144.66	1,916.94	2,165.68	5,250.68	1,144.66	1,916.94	2,165.68	5,250.68	1,144.66	1,916.94	2,165.68	5,250.68	1,144.66	1,916.94	2,165.68	5,250.68	1,144.66	1,916.94	2,165.68	5,250.68			
	(I) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	17717.26	17103.96	16403.66	15783.86	14919.88	18631.32	18446.02	15421.91	14438.40	18052.11	15970.88	15421.91	14438.40	18052.11	15970.88	15421.91	14438.40	18052.11	15970.88	15421.91	14438.40	18052.11	15970.88	15421.91	14438.40	18052.11	15970.88			
X	प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	2834.76	2736.63	2624.59	2525.42	2387.18	2981.01	7893.61	2467.51	2310.18	2886.34	7666.02	2467.51	2310.18	2886.34	7666.02	2467.51	2310.18	2886.34	7666.02	2467.51	2310.18	2886.34	7666.02	2467.51	2310.18	2886.34	7666.02			
XI	प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	72%	75%	72%	69%	83%	91%	89%	81%	83%	91%	81%	83%	91%	81%	83%	91%	81%	83%	91%	81%	83%	91%	81%	83%	91%	81%	83%			
XII	प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	2834.76	2736.63	2624.59	2525.42	2387.18	2981.01	7893.61	2467.51	2310.18	2886.34	7666.02	2467.51	2310.18	2886.34	7666.02	2467.51	2310.18	2886.34	7666.02	2467.51	2310.18	2886.34	7666.02	2467.51	2310.18	2886.34	7666.02			
XIII	प्रधान मंत्री (वर्तमान से) (I) - (II) - (III) - (IV)	1,501.86	1,811.18	739.54	(1,383.24)	(533.91)	(693.68)	(2,818.83)	-1,796.88	-393.23	-723.26	-2415.34	-1,796.88	-393.23	-723.26	-2415.34	-1,796.88	-393.23	-723.26	-2415.34	-1,796.88	-393.23	-723.26	-2415.34	-1,796.88	-393.23	-723.26	-2415.34			
	(I) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)	15.09%	16.93%	7.21%	-16%	-5%	-8%	-15.36%	-3.85%	-6.32%			-15.36%	-3.85%	-6.32%			-15.36%	-3.85%	-6.32%			-15.36%	-3.85%	-6.32%						
XIV	प्रधान मंत्री (वर्तमान से) (I) - (II) - (III) - (IV)	13.08%				-10%																									
	(I) प्रधान मंत्री (वर्तमान से)																														

अनुसूच - II (क)
(क) जारी है

केन्द्र संशोधन आयोग और समाज विभाग

केन्द्र संशोधन प्रतिष्ठानों के निम्न व्यय विवरण

क्र.सं.	विवरण	वर्षवार			वैयक्तिक व्यय तथा निरन्तर प्रयत्न के निम्न व्यय पर अनुमान				वैयक्तिक व्यय तथा सामग्री प्रदान के निम्न व्यय पर अनुमान			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	योग	2014-15	2015-16	2016-17	योग
I	कुल व्ययमान आयोग											
(I) केन्द्र संशोधन आयोग		311.46	389.73	433.96	308.22	368.31	412.56	1089.09	307.60	376.85	422.39	1106.84
	योग - I	311.46	389.73	433.96	308.22	368.31	412.56	1089.09	307.60	376.85	422.39	1106.84
II	अनुसंधान व्यय (वैयक्तिक व्यय/प्रतिष्ठान)											
(I) प्रशासन तथा प्रशासक सेवाएं		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(II) अनुसंधान सेवाएं		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(III) अनुसंधान प्रशासन सेवाएं		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(IV) अनुसंधान निष्कर्षण		27.40	44.20	37.21	43.83	46.46	49.25	139.53	43.83	46.46	49.25	139.53
(V) वैयक्तिक/सामग्री/सामग्री		39.90	49.93	55.59	39.49	47.18	52.85	139.62	39.41	48.29	54.11	141.80
(VI) अनुसंधान निष्कर्षण		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(VII) विद्यमान प्रयोग के अनुसार देय प्रदान विवरण		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(VIII) सेवा		12.97	8.48	6.85	12.72	17.29	14.93	44.94	12.72	17.29	14.93	44.94
(IX) अन्य व्यय		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(X) तकनीकी सेवा शुल्क		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	योग - II	80.27	102.61	99.65	96.04	110.83	117.03	323.99	96.96	112.03	118.29	326.27
III	सामग्री	277.76	277.47	278.38	356.71	468.33	543.38	1366.42	279.68	403.27	478.31	1161.26
IV	प्रयोग											
(I) प्रयोग तथा प्रशासन प्रयोग		22.99	26.83	36.53	30.89	32.37	34.34	97.57	30.83	33.10	35.12	99.04
(II) वैयक्तिक व्यय और अप्रत्यक्ष प्रशासन प्रदान		33.10	33.10	33.10	33.10	33.20	33.10	99.41	33.10	33.10	33.10	99.31
	योग - IV	56.09	59.73	69.63	63.99	65.57	67.45	196.98	63.93	66.20	68.22	198.36
V	अनुसंधान व्यय/प्रदान (I) - (II) - (III) - (IV)	(103)	(50)	(14)	(209)	(277)	(315)	(800.31)	(132)	(205)	(242)	(579)
VI	निम्न एवं विविध व्यय (प्रयोग)											
(I) एलर के अनुसार प्रयोग/प्रदान प्रदान प्रदान		3.07	3.44	3.85	2.74	2.74	2.74	8.23	4.32	4.83	5.41	14.56
(II) अन्य		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल एलर/प्रदान		3.07	3.44	3.85	2.74	2.74	2.74	8.23	4.32	4.83	5.41	14.56
VII	निम्न एवं विविध व्यय (प्रयोग)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एलर/प्रदान प्रदान एलर/प्रदान (VI) - (VII)	3.07	3.44	3.85	2.74	2.74	2.74	8.23	4.32	4.83	5.41	14.56
IX	आय और व्यय के योग व्यय (V) + (VIII)	(99.59)	(46.65)	(9.85)	(205.78)	(273.78)	(312.55)	(792.08)	(127.64)	(199.81)	(237.01)	(564.48)
X	निर्वाचित प्रदान	5115.58	4817.09	4512.81	5779.46	7811.34	7241.10	6943.97	4200.04	6965.24	6502.49	5889.28
XI	आय/प्रदान - आय/प्रदान व्यय	818.49	770.73	722.05	924.71	1249.81	1158.58	3333.10	672.01	1114.44	1040.40	2826.84
XII	आय/प्रदान व्यय	72%	75%	72%	69%	83%	91%	81%	69%	83%	91%	81%
XIII	आय/प्रदान व्यय के निम्न व्यय/प्रदान व्यय	818.49	770.73	722.05	924.71	1249.81	1158.58	3333.10	672.01	1114.44	1040.40	2826.84
XIV	निम्न व्यय/प्रदान (IX) - (XIII)	(916.08)	(817.38)	(731.90)	(1,130.50)	(1,523.60)	(1,471.12)	(4,125.18)	(799.67)	(1,314.25)	(1,277.40)	(3,391.32)
XV	निम्न व्यय/प्रदान प्रदान व्यय के प्रदान व्यय (XIV/I)	-294.77%	-209.73%	-168.66%	-367%	-414%	-357%		-259.97%	-348.74%	-302.42%	
XVI	जीएसटी निम्न व्यय/प्रदान प्रदान व्यय के प्रदान व्यय											
		-224.39%				-379%			-306.40%			

विमान परिवहन प्रत्यक्ष विनिर्देशन - सार्वजनिक वायुमन परिवहन

अनुसूची - II (क)

(क) जारी है

कम-वैयक्तिक - विमानपरिवहन के लिए लागू कर

क्र.सं.	विवरण	वर्ष			वैयक्तिक और कम-वैयक्तिक प्रत्यक्ष विनिर्देशन के लिए लागू कर का अनुमान				वैयक्तिक और कम-वैयक्तिक प्रत्यक्ष विनिर्देशन के लिए लागू कर का अनुमान			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	जुन	2014-15	2015-16	2016-17	जुन
I	कुल उपलब्ध कर											
(i) सहस्रानुसार												
(ii) विमानपरिवहन												
(iii) विमानपरिवहन और अन्य सार्वजनिक वायुमन		4,183.48	3,843.15	3,423.66	2,981.30	3,664.80	4,122.98	10,689.08	2,981.30	3,664.80	4,122.99	10,694.09
(iv) अन्य विमान												
(v) कार्गो/सर्विस प्रवाह												
अन्य												
कुल - I		4103.48	3843.15	3423.66	2981.30	3664.80	4122.98	10689.08	2981.30	3664.80	4122.99	10694.09
II	उपलब्ध कर (कुल) (वैयक्तिक)											
(i) उड़ानों के लिए कर		137.47	124.05	108.39	135.95	182.02	217.06	535.09	128.25	171.72	204.78	504.75
(ii) उड़ानों के लिए		383.94	419.22	413.63	438.45	464.75	492.64	1395.84	438.45	464.75	492.64	1395.84
(iii) उड़ानों के लिए		632.06	663.73	793.92	811.44	990.73	1,120.17	2922.34	804.37	964.00	1080.31	2857.67
(iv) उड़ानों के लिए								0.00				0.00
(v) उड़ानों के लिए		96.54	87.11	76.11	90.08	113.78	127.98	331.81	90.08	113.78	127.98	331.81
(vi) उड़ानों के लिए		93.66	84.54	73.86	92.91	124.40	148.35	365.66	92.91	124.40	148.35	365.66
(vii) उड़ानों के लिए		32.76	50.15	34.81	98.98	100.30	101.85	300.94	98.98	100.31	101.66	300.96
(viii) उड़ानों के लिए		24.03	25.31	25.47	22.05	22.79	22.52	67.38	22.05	22.79	22.52	67.36
(ix) उड़ानों के लिए		125.54	112.52	166.16	149.34	173.27	193.53	518.15	149.34	173.10	193.24	515.61
(x) उड़ानों के लिए		6.08	6.08	6.08	6.08	6.08	6.08	18.24	6.08	6.08	6.08	18.24
कुल - II		1532.11	1582.72	1898.43	1845.28	2178.11	2429.99	6463.38	1838.43	2148.91	2388.58	6367.88
III	उपलब्ध कर	595.59	602.50	612.56	610.06	610.90	656.25	1877.22	610.06	610.90	656.25	1877.22
IV	उपलब्ध कर											
(i) उड़ानों के लिए		264.80	225.84	247.32	311.89	347.73	379.35	1038.97	311.89	347.01	378.58	1037.54
(ii) उड़ानों के लिए		264.80	225.84	247.32	311.89	347.73	379.35	1038.97	311.89	347.01	378.58	1037.54
कुल - IV		264.80	225.84	247.32	311.89	347.73	379.35	1038.97	311.89	347.01	378.58	1037.54
V	उपलब्ध कर (कुल) (I) - (II) - (III) - (IV)	1,711	1,452	865	134	528	657	1,319	149	566	707	1,421
VI	विमान पर विनिर्देशन कर (वैयक्तिक)											
(i) उड़ानों के लिए		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(ii) उड़ानों के लिए		14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(iii) उड़ानों के लिए		14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
कुल - VI		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	उपलब्ध कर (कुल) (VI) - (VII)	14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	उपलब्ध कर (कुल) (V) + (VIII)	1,725.39	1,452.41	865.35	134.09	528.05	657.31	1,319.45	149.89	566.97	706.61	1,421.44
X	उपलब्ध कर (कुल)	11059.42	10523.74	10182.48	9797.08	9260.23	11117.20	10058.17	9572.42	8961.52	10771.60	9768.51
XI	उपलब्ध कर (कुल)	1769.51	1683.80	1629.20	1567.53	1481.64	1778.75	4827.92	1531.59	1433.84	1723.46	4668.89
XII	उपलब्ध कर (कुल)	1769.51	1683.80	1629.20	1567.53	1481.64	1778.75	4827.92	1531.59	1433.84	1723.46	4668.89
XIII	उपलब्ध कर (कुल) (X) - (XI) - (XII)	(44.12)	(231.39)	(763.84)	(1,433.44)	(953.58)	(1,121.45)	(3,508.47)	(1,382.73)	(867.66)	(1,016.85)	(3,267.44)
XIV	उपलब्ध कर (कुल) (XIII) - (XIV)	-1.08%	-6.02%	-22.31%	-49.41%	-26.02%	-27.20%		-47.66%	-23.68%	-24.63%	
XV	उपलब्ध कर (कुल) (XIV) - (XV)											
XVI	उपलब्ध कर (कुल) (XV) - (XVI)		-9.80%			-34%				-30.55%		

विमान परिवहन प्रभुत्व निमित्त - एकत्रित का सामान्य विवरण

अनुसूची - II (अ)

एन - परिवहन-सम्बन्धित व्ययों का विवरण के विद्यमान विवरण

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष			वैयक्तिक हानि का निर्यात प्रमुख के निर्यात पर अनुमान				वैयक्तिक हानि का संश्लेषित प्रमुख के निर्यात पर अनुमान			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	जंग	2014-15	2015-16	2016-17	जंग
I	कुल प्रचालन व्यय											
	(क) प्रचालन व्यय											
	(ख) धातुगत											
	(ग) विमानस्थल और अन्य संबंधित व्यय											
	(घ) कुल प्रचालन व्यय	5,847.31	6,855.84	6,830.92	5,553.25	6,557.76	7,318.88	19,429.88	5,553.25	6,557.76	7,318.88	19,429.88
	(ङ) परिवहन व्यय											
	अन्य											
	जंग - I	5847.31	6855.84	6830.92	5553.25	6557.76	7318.88	19429.88	5553.25	6557.76	7318.88	19429.88
II	प्रचालन व्यय (प्रचालन व्यय)											
	(क) प्रचालन व्यय प्रचालन व्यय	87.99	135.39	132.37	111.54	137.94	157.05	406.52	105.29	130.13	148.16	383.51
	(ख) अनुमान व्यय	14.94	20.22	14.63	15.51	16.44	17.42	49.37	15.51	16.44	17.42	49.37
	(ग) उपकरण प्रचालन व्यय	594.48	590.68	586.23	605.12	654.61	692.77	1952.50	599.85	636.95	673.68	1910.48
	(घ) अनुमान व्यय							0.00				0.00
	(ङ) वैयक्तिक/प्रचालन व्यय	156.76	175.65	167.23	148.59	170.98	183.15	502.73	148.59	170.98	183.15	502.73
	(च) उपकरण व्यय	1,287.11	1,719.42	2,119.38	2,368.35	2,922.16	3,353.95	8644.47	2,368.35	2,922.16	3,353.95	8644.47
	(ज) विमानस्थल व्यय के अनुमान	32.76	50.15	34.81	98.98	100.30	101.65	300.94	98.99	100.31	101.65	300.95
	(झ) ईंधन	15.25	13.98	13.82	12.69	10.23	15.88	38.80	12.69	10.23	15.88	38.80
	(ञ) अन्य व्यय	228.25	189.20	267.12	271.18	290.59	309.89	871.65	271.05	290.30	309.41	870.77
	(ट) एकत्रित व्यय अनुमान	6.08	6.08	6.08	6.08	6.08	6.08	18.24	6.08	6.08	6.08	18.24
	जंग - II	2423.82	2891.77	3341.88	3638.04	4309.33	4837.84	12785.21	3626.34	4283.58	4809.40	12719.31
III	मुद्रागत	356.78	363.73	374.69	371.68	372.41	477.93	1222.02	371.68	372.41	477.93	1222.02
IV	व्यय											
	(क) प्रचालन व्यय प्रचालन व्यय	469.89	505.24	615.80	535.44	550.80	573.08	1659.32	535.44	550.80	573.08	1659.32
	(ख) प्रचालन व्यय और अन्य व्यय											
	जंग - IV	469.89	505.24	615.80	535.44	550.80	573.08	1659.32	535.44	550.80	573.08	1659.32
V	प्रचालन व्यय/प्रचालन व्यय (I) - (II) - (III) - (IV)	2,597	3,095	2,499	1,008	1,325	1,430	3,763	1,020	1,351	1,458	3,829
VI	वैयक्तिक व्यय (एकलवर्ग)											
	(क) एकल व्यय प्रचालन व्यय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ख) अन्य व्यय	14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जंग - एकलवर्ग	14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वैयक्तिक व्यय (एकलवर्ग)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एकलवर्ग व्यय (VI) - (VII)	14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	वैयक्तिक व्यय (VI) - (VII) - (VIII)	2,611.24	3,095.41	2,498.77	1,008.09	1,325.22	1,430.03	3,763.33	1,019.79	1,350.96	1,458.47	3,829.29
X	वैयक्तिक व्यय	6657.84	6580.21	6221.18	5966.78	5659.66	7514.11	6386.85	5849.50	5477.09	7280.52	6202.37
XI	वैयक्तिक व्यय - एकलवर्ग व्यय	1065.25	1052.83	995.39	957.89	905.55	1202.26	3065.69	935.92	876.34	1164.88	2977.14
XII	वैयक्तिक व्यय - एकलवर्ग व्यय											
XIII	वैयक्तिक व्यय (एकलवर्ग) के विद्यमान व्यय (एकलवर्ग)	1065.25	1052.83	995.39	957.89	905.55	1202.26	3065.69	935.92	876.34	1164.88	2977.14
XIV	वैयक्तिक व्यय/प्रचालन व्यय (IX) - (XIII)	1,545.99	2,042.57	1,503.39	50.20	419.67	227.77	697.64	83.87	474.63	293.59	852.09
XV	वैयक्तिक व्यय/प्रचालन व्यय के प्रतिशत व्यय (XIV/I)	26.44%	29.79%	22.01%	0.90%	6.40%	3.11%		1.51%	7.24%	4.01%	
XVI	वैयक्तिक व्यय/प्रचालन व्यय के प्रतिशत व्यय											
		26.08%				3%			4.39%			

अनुबंध-III

विज्ञापन सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड

दरमान

खंड - 1

परिभाषाएँ - सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (1) "वीपीटी" अर्थात् विशाखापत्तन पत्तन न्यास (वीपीटी)।
- (2) "वीएसपीएल" अर्थात् विज्ञापन सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और भूमनुदेशिनी।
- (3) "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (4) "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत होगा।
- (5) "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।
- (6) "किरायेदार" का अर्थ वीएसपीएल द्वारा उपलब्ध करवाए गए उपकरणों में से किसी भी उपकरण का उपयोग करने वाले सभी उपयोक्ता।

1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें

- (1) पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए पोत 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी'। तटीय नौचालनों के लिए अनुमत विदेशगामी पोत और उनके द्वारा बहन किए गए कार्गो/कंटेनर भी ऐसे स्वीकार्य नौचालनों के मामले में रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (2) (i). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ii). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(iii). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लड़ाई पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लड़ाई शुरू किए जाने के समय से प्रभावी होंगी।
(iv). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभावी होंगी, उसके पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभावी होंगी।
(v). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (3) वध किराया प्रभार जलयान स्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभावी होंगे। जहां कहीं दरें अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके एसोसिएट्स अथवा अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों जैसा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर भारतीय रुपयों के समकक्ष अमेरिकी मुद्रा के विनिमय के पश्चात् भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। पत्तन सीमा में पोत के प्रवेश के दिन ऐसे विनिमय के लिए दिन माना जाएगा।
- (4) तीस दिनों से अधिक के लिए वीएसपीएल में रुकने वाले पोतों के मामले में पोतों के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में, बिलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप से बदल जाएगा।
- (5) ग्रांट वापसी-वांग्य राशि रु0 100/- से कम हो तो वापसी नहीं की जाएगी। यह सीमा ऐसे प्रभारों के अनुपूरक दावों के लिए भी लागू होगी।
- (6) दायताओं की गणना करने के प्रयोजन से, भार द्वारा यह इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, मात्रा माप द्वारा यह इकाई 1 घन मीटर होगी और क्षमता माप द्वारा यह इकाई बल्क में द्रवों के लिए 1,000 लिटर होगी।

- (7). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करते हुए 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के दशमलव एक इकाई रूप में माने जाएंगे, जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो, को छोड़कर।
- (8). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- उपयोक्ता को किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। ब्याज की दर 16.60 प्रतिशत होगी।
 - इसी प्रकार, वीएसपीएल विलंबित वापसियों पर 16.60 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से दंडात्मक ब्याज करेगा।
 - उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब वीएसपीएल द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया है।
 - वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (9). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (10). वीएसपीएल की सीमाओं के भीतर उतारे गए सभी सामान आयात आवेदन पर मूल्यांकित किए जाएंगे और शुल्क सामानों को हटाए जाने से पहले अदा करने होंगे।
- (11). नौभरण के लिए प्रवृत्त सभी सामान निर्यात आवेदन पर मूल्यांकित किए जाएंगे और शुल्क सामानों को जलयान पर चढ़ाए जाने से पहले भुगतान किए जाएंगे।
- (12). (i). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ii). पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं एवं ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (iii). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होगी।
- (iv). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इरुके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (13). क्राफ्टों, उपस्करों, औजारों और संयंत्रों की क्षति के मामले में, किरायेदार मॉग, वास्तविक प्रभारों के लंबित निर्धारण की प्राप्ति के तत्काल पश्चात वीएसपीएल द्वारा यथा निर्धारित क्षतियों के लिए सभी ऐसे प्रभारों के लिए अनुमानित राशि जमा करेगा। पूर्ण क्षति के मामले में, किरायेदार वीएसपीएल के क्राफ्टों अथवा उपकरणों अथवा सम्पत्तियों के बही मूल्य अथवा बाजार मूल्य, जो भी ज्यादा हो, जमा करेगा। वीएसपीएल अपने दावे की स्वीकृति पर बीमा कम्पनी से प्राप्त क्षति की लागत की वापसी पर उस किरायेदार को यथा लागू ब्याज के साथ वापस करेगा जिससे उपस्कर की क्षति की लागत वसूल की गई थी।
- (14). वीएसपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

खंड - 2

पोत संबंधित प्रभार

2.1. बर्थ किराया

2.1.1. पोतों के लिए बर्थ किराये की अनुसूची

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (ओडाओ में)	तटीय पोत (रु0 में)
बर्थ ईक्यू 8 और ईक्यू 9	0.0072 न्यूनतम ओडाओ 144 के अधीन	0.1897 न्यूनतम रु0 3794/- के अधीन

बर्थ किराये संबंधी सामान्य टिप्पणियां

- (1). एक घंटे की अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें पोत अपनी हैसियत बदल सकता है, एक घंटे की अवधि के प्रासंगिक प्रखंड की शुरुआत में पोत की हैसियत के आधार पर वसूल किया जाएगा।

- (2). बर्थ किराये की अवधि बर्थ में मूरिंग के पूरा होने के समय से परिगणित की जाएगी।
- (3). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे जब वीएसपीएल पर आरोप्य बिजली गुल होना सहित किन्हीं अन्य कारणों से अथवा संयंत्र उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण लदाई/उतराई प्रचालन नहीं किए जा सकते।
- (4). (i). एक समय सीमा के बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा। पोत के नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद बर्थ किराया रूक जाएगा।
- (ii). बर्थ किराया खत्म करने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटा स्थिति के अभाव में अथवा खराब मौसम अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
- (iii). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वारभाटा और मौसम स्थिति के अनुसार होगा।
- (iv). झूठे संकेत के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।

“झूठा संकेत” तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की मांग करता है जबकि वह इंजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर, रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है, इसे तैयार होने का संकेत देने से अलग करता है।

(5). आस्टिंग प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया:

- (i). किसी पोत को ‘आस्टिंग प्राथमिकता’ प्रदान करने के लिए, एक दिन (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाईयां) के बर्थ किराये के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराये का 100 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (ii). किसी पोत को ‘प्राथमिकता बर्थिंग’ के लिए, एक दिन (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाईयां) के लिए बर्थ किराये के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराये का 75 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (iii). जहां कार्यगत बर्थ किसी पोत के लिए पहले से खाली है और प्राथमिकता/आस्टिंग प्राथमिकता वाले पोत को उस खाली बर्थ में खड़ा किया जाता है तो इसके आगमन से पहले बर्थिंग के लिए जलमार्ग पर कोई पोत प्रतीक्षा नहीं कर रहे हैं अथवा जब जलमार्ग पर प्रतीक्षा कर रहे पोत सभी पहलुओं (दस्तावेजों का तैयार नहीं होना/कार्गो की कमी/यूलेज की कमी/हैच सफाई/प्राप्तकर्ता अथवा पोतवर्गिक काम करने के इच्छुक नहीं हों) से तैयार नहीं हो तो इसे प्राथमिकता बर्थिंग नहीं माना जाएगा और ऐसे मामलों में प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (iv). ऊपर यथा निर्दिष्ट प्राथमिकता/ऑस्टिंग प्राथमिकता के अनुसार शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों के अलावा सभी पोतों से वसूल किया जाएगा:
- (क). रक्षा मंत्रालय का कार्गो वहन करने वाले पोत।
- (ख). सद्भावना दौरो पर आने वाले रक्षा पोत।
- (ग). महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका भ्रमण के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।
- (घ). कोई अन्य पोत जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो।
- (ङ). तटीय पोत जिन्हें प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान की जाएगी, प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

टिप्पणी: वीएसपीएल लाइसेंस करार के खंड 3.9 (ख) द्वारा शसित किया जाता है जिसमें कहा गया है कि लाइसेंसधारी (वीएसपीएल) लाइसेंसदाता (वीपीटी) के पूर्व लिखित अनुमोदन से किसी एक अथवा ज्यादा शिपिंग लाइनों अथवा पोत स्वामियों/प्रचालकों को बर्थों और उपस्कर के सर्वोत्तम उपयोग के लिए वरीयता अथवा प्राथमिकता बर्थिंग ऑफर कर सकता है।

2.1.2. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार

दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार खंड 2.1.4 में दिए गए प्रतिमानकों के अनुसार बर्थ अभिग्रहण के बाद पोत के अति-विराम के लिए देय होंगे यदि पोत पर आरोप्य किन्हीं कारणों से प्रतिमानक अर्जित नहीं किए जा सकते।

- (i). पोत को निम्नलिखित अवधि के लिए, बिना किसी दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों के, कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अभिग्रहण की अनुमति दी जाएगी:

(क). कोई पोत जिसे "सुरक्षा" की आवश्यकता हो	10 घंटे
(ख). खाद्यान्न पोत धूमन और इनरटिंग की अपेक्षा वाले	10 घंटे
(ग). सभी अन्य मामलों में	7 घंटे

- (ii). दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए प्रत्येक पोत हेतु बर्थ अभिग्रहण निम्नलिखित शर्तों के अधीन होगा:-

- (क). पोत के विराम की अवधि का निर्णय करने के लिए, लेबर द्वारा कार्य रोकने और लेबर अवकाश दिवस के कारण पारियों की संख्या का नुकसान अतिरिक्त होगा।
- (ख). पारी जिसमें पोत बर्थ किया जाता है, बर्थ पर पोतों के विराम का निर्णय नहीं होगा क्योंकि सामान्यतः पोतों को हुकों की कम संख्या के कारण पारी के बीच में बर्थ किया जाता है।
- (ग). नए कार्गो के मामले में, तीन परेक्षणों का औसत निष्पादन लगभग 'प्रतिमानक' रूप में निर्धारित किया जाएगा जिसके और शोधन के लिए छह महीने बाद समीक्षा की जाएगी।
- (घ). वीएसपीएल पर आरोप्य कारणों से कार्य का रूकना अतिरिक्त होगा।

- (iii). (क). बंकरों और/अथवा बार्जों के माध्यम से जल की आपूर्ति के मामले में, पोत को 8 घंटों के लिए बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए बर्थ पर विराम की अनुमति दी जाएगी।
- (ख). जल की आपूर्ति के मामले में, पोत के समीप बार्ज के स्थापन के समय से 12 घंटों के लिए बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए बर्थ पर विराम करने की पोत को अनुमति दी जाएगी।
- (ग). बार्ज से इतर स्रोतों के माध्यम से जल/बंकर लेने वाले पोतों को बिना दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किए कार्गो की लदाई/उतराई के पूरा होने के समय से 8 घंटों के लिए विराम की अनुमति दी जाएगी।

- 2.1.3. नीचे निर्धारित दरों पर अति-विराम की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराये के अलावा दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे:-

क्र. सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (ओडाओ में)	तटीय पोत (रु में)
1.	6 घंटों तक	प्रति जीआरटी	0.016	0.042
2.	6 घंटों से अधिक और 12 घंटों तक	- वही -	0.032	0.84
3.	12 घंटों से अधिक परंतु 18 घंटों तक	- वही -	0.064	1.67
4.	18 घंटे प्रतिदिन अथवा उसका भाग से अधिक	- वही -	0.080	2.09

- 2.1.4. घटक वार प्रति हुक प्रति पारी आउटपुट दरें

निर्यातों के लिए

क्र. सं.	नामपद्धति	प्रति हुक प्रति पारी आउटपुट (टनों में)
1.	कटनर (वॉक्स)	20
2.	फरो सिलिकॉन	102
3.	सामान्य कार्गो	82
4.	लोह और इस्पात	180

आयातों के लिए

नामपद्धति	प्रति हुक प्रति पारी आउटपुट (टनों में)
कटनर (वॉक्स)	22
फरो सिलिकॉन	262
सामान्य कार्गो	86
लोह और इस्पात	108

1	लौह अयस्क और गुट्टिकाएँ (मैनुअल अदाई)	598	लौह अयस्क (मैनुअल उतराई)	560
2	मक्की	61	मक्की (बल्क)	234
3	चीनी	94	चीनी बैगों में	82
4	गेहूँ (बैग)	91	गेहूँ (बल्क में)	134
5	चावल (बैग)	81	चावल	67
6	चावल (बल्क)	80	सॉक फास्फेट	281
7	अल्युमीनियम बिलेट	98	अमोनियम नाइट्रेट	347
8	अल्युमीनियम सिल्ली	110	अमोनियम सल्फेट	210
9	सी पी. क्रोक	346	बॉक्साइट बैग	233
10	सीमेंट	102	बेन्टोनाइट	254
11	चार्ज क्रोम	404	बल्गर गेहूँ बैग	62
12	चूना मटर	219	कार्बन एनोड्स	229
13	क्रोम अयस्क	188	क्रोम अयस्क	206
14	कोल तार (बैग)	192	कोयला तार पिच	77
15	कॉफी (बैग)	67	कोकिंग कोयला (क) स्वयं के उतराई गियर से पोतों द्वारा उतराई	622
16	शुष्क खमीर	62	(ख) गैर उतराई पोतों द्वारा उतारे गए सभी प्रकार के कोयला	360
17	फेल्डस्पर	317	सीएसवी बैगों में	74
18	फेनुग्रीक	99	डीएपी बल्क	262
19	फेरो क्रोम (बल्क)	341	डीबीएम बैगों में	242
20	फेरो क्रोम बैग	226	डीबीएम बल्क में	220
21	फेरो मैंगनीज	99	डोलोमाइट	405
22	ग्रेनाइट ब्लॉक्स	199	कोयला/कोक (20000 से कम का पार्सल)	234
23	लेमिन इट रेत	333	कोयला/कोक (20000 से ऊपर का पार्सल)	361
24	केनाफ	40	चूना पत्थर	372
25	मैंगनीज अयस्क	310	मोनो अमोनियम फास्फेट	210
26	पेट क्रोक (बैग)	83	एमओपी	267
27	पिंग ऑयरन	458	तेल पेल्स	57
28	क्वाथरजाइट	117	पेपर बंडल	212
29	सिलिकॉन मैंगनीज अयस्क (बैग)	200	पेट्रोलियम कोक	401
30	सिलिकॉन मैंगनीज अयस्क (बल्क)	538	भाप कोयला	578
31	सोया एक्सट्रैक्ट्स	172	बुड पल्प	236
32	ताप कोयला	665	सल्फर	278
33	सिंजियाँ	53	लकड़ी के लट्टे	114
			यूरिया	283

टिप्पणियाँ

- (1) प्रति हुक प्रति पारी उत्पादकता परिकलित करने के लिए कार्यरत हुकों की कुल संख्या की गिनती की जाएगी।

- (2). निम्नलिखित दो स्थितियां पोत का गैर-निष्पादन/खराब निष्पादन माना जाएगा:
 (क). यदि कोई पोत अपर्याप्त कार्गो, अनुपयुक्त नौचालन, जलयान का गियर खराब होना और निकासी व्यवस्थाओं की कमी जैसे कारणों से हुकों की कम संख्या के साथ कार्य करता है,
 (ख). वह पारी जिसमें पोत बर्थ किया जाता है, का अनुसरण करते हुए पारियों में यदि वास्तविक हुक प्वाइंट उस घटक के लिए निर्धारित प्रतिमानकों को पूरा नहीं करता है।

2.2 पोतों को जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

मद सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (ओडीए में)	तटीय पोत (रु में)
1.	तट पर पोतों को साफ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लि० अथवा उसका भाग	3.241 न्यूनतम प्रभार डॉलर 16.205 के अधीन	रु० 84.65 न्यूनतम प्रभार रु० 423.25 के अधीन
2.	घाट दीवारों, जेट्टियों और मूरियों पर नाव द्वारा पोतों को साफ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लि० अथवा उसका भाग	4.182 न्यूनतम प्रभार डॉलर 20.912 के अधीन	रु० 109.20 न्यूनतम प्रभार रु० 546.00 के अधीन

खंड - 3 कार्गो संबंधित प्रभार

3.1 घाटशुल्क:

मद सं.	नामपद्धति	इकाई	दर (रु में)	
			तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
1.	सभी प्रकार के कोयला (ताप कोयला से इतर), कोक और कोयला तार पिच	टन	37.00	22.20
2.	अल्यूमीनिया (बल्क)	टन	40.35	24.20
3.	अल्यूमीनियम, अल्यूमीनिया सा इनगोट्स, अल्यूमिना बिलेट्स और अल्यूमिना उत्पाद	टन	24.70	14.85
4.	अस्फाल्ट/बिटूमेन, बेरिट्स और फेल्डस्फर, सीमेंट क्लिंकर (सीमेंट सहित)	टन	21.30	12.80
5.	मैंगनीज अयस्क	टन	21.30	12.80
6.	ब्लॉस्ट फरनेस स्लैग, बेंटोनाइट, डोलोमाइट, चिप्स, फ्लायैश और रिवर सैंड	टन	14.60	8.75
7.	केल्सिनाइड पेट्रोलियम कोक	टन	40.35	24.20
8.	कास्टिक सोडा	प्रति के.एल.	39.25	23.55
9.	सेरेल्स, खाद्यान्न, दालें और चीनी	टन	24.70	14.80
10.	गार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलिकॉन, सिलिकॉन मैंगनीज, हाई कार्बन फेरो क्रोम और अन्य अयस्क	टन	42.60	25.55
11.	रसायन	टन	61.65	37.00
12.	खाद्य तेल	के.एल.	17.95	10.80
13.	इलेक्ट्रिकल सामान (प्रतिशत में)	यथामूल्य	0.30%	0.18%
14.	उर्वरक (एमओपी सहित)	टन	32.50	19.50
15.	ग्रेनाइट ब्लॉक्स और मारबल्स	टन	49.30	29.60
16.	जिप्सम	टन	44.85	26.90
17.	लेमेनाइट रेत	टन	14.60	8.75

18.	लौह अयस्क	टन	24.70	24.70
19.	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	टन	25.80	25.80
20.	चूनापत्थर	टन	33.65	20.20
21.	द्रव अमोनिया, मोल्डेन सल्फर, रॉक फास्फेट और सल्फर	टन	33.65	20.20
22.	मशीनरी	यथामूल्य	0.16%	0.09%
23.	मोलासेस	के.एल.	39.25	23.55
24.	सोया, रेप बीज आदि जैसे सभी प्रकार के तेल एक्स्ट्रैशन्स	टन	13.45	8.10
25.	पिंग ऑयसन	टन	42.60	25.55
26.	आर.आर. मेटिरियल्स	टन	37.00	22.20
27.	इस्पात उत्पाद (स्क्रेन सहित) - सभी किस्में	टन	49.30	29.60
28.	स्टाइरेन मोनोमर	टन	61.65	37.00
29.	ताप कोयला	टन	21.30	21.30
30.	लकड़ी के लट्ठे और लकड़ी की वस्तुएं	घन मी०	24.70	14.80
31.	एफओबी/सीआईएफ मूल्य तक वाले अवशिष्ट सामान और रु० 1000/- प्रति टन शामिल	टन	10.00	6.00
32.	रु० 1000/- प्रति टन से अधिक मूल्य वाले अवशिष्ट सामान	टन	40.00	24.00

टिप्पणियाँ:

- 1) किसी कार्गो को 'अवशिष्ट सामान' के रूप में वर्गीकृत करने से पहले प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन करें और देखें कि क्या इस कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी में वर्गीकृत किया जा सकता है।
- 2) गोदियों में प्रवेश करने वाले सामानों पर घाटशुल्क प्रभार प्रभाय है भले ही वे नौभरण न किए जाएं। तथापि, नौभरण के लिए गोदियों में लाया गया ज्यादा कार्गो जो नौभरण नहीं किया गया, घाटशुल्क प्रभाय नहीं होगा यदि कार्गो को नौभरण के 24 घंटों के अन्दर हटा लिया जाता है।
- 3) विविध प्रकार के सामानों वाले पैकेजों पर प्रभार वैयक्तिक सामानों पर लागू दर वसूल किया जाएगा।
- 4) आयातों पर यथामूल्य घाटशुल्क सीआईएफ मूल्य पर परिगणित किया जाएगा; निर्यातों पर एफओबी मूल्य पर; और तटीय कार्गो पर तटीय सामानों के बिल में विनिर्दिष्ट मूल्य पर परिगणित किया जाएगा। तटीय सामान प्रवेश/नौभरण बिल/बिल के सीमाशुल्क बिल घाटशुल्क प्रयोजन के लिए कार्गो के मूल्य का निर्धारण करने के लिए मुख्य दस्तावेज होंगे और जहां यह उपलब्ध न हो, मूल्य उतराई/बिल आदि के बिल के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।

3.2. विनिर्दिष्ट मामलों के लिए घाटशुल्क प्रभार

निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मामलों में, घाटशुल्क प्रभार खंड 3.1 में यथा विनिर्दिष्ट प्रभाय होंगे:

- (i). पोत के बोर्ड पर किए गए क्राफ्टों पर।
- (ii). परित्यक्त सामानों पर।
- (iii). पैकेज के अभिनिहित विवरण पर भले ही वे खाली अथवा अंशतः खाली उतारे गए हों।

3.3. विपत्ति में पोतों से सामानों पर घाटशुल्क प्रभार

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1.	विपत्ति में पोतों से उतारा गया अन्य पत्तनों का कार्गो	खंड 3.1 में यथा विनिर्दिष्ट
2.	कार्गो जो निर्यात घाटशुल्क पहले ही भुगतान कर चुका है परंतु गंतव्य तक नहीं पहुंचाया गया है।	कोई घाटशुल्क नहीं
3.	वीएनपीएल के परिसर में छोड़े बिना पुनः भरण अन्य पत्तनों का कार्गो	नौभरण के समय कोई घाटशुल्क नहीं

3.4. पोतांतरण कार्गो पर प्रभार

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1.	एक पोत से उतारे गए और बाद में दूसरे पोत पर चढ़ाए गए कार्गो पर	लागू घाटशुल्क का 150%

टिप्पणियाँ:

- (1). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (2). तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रभार विदेशी पत्तन से/को आगमन/प्रस्थान पर लदाई/उतराई के प्रचालनों पर लागू नहीं होगा। रियायती कार्गो संबंधित प्रभार केवल इसके तटीय नौचालन से संबंधित परेषण के प्रहस्तन के लिए प्रभार्य होगा।

3.5. विलंबशुल्क प्रभार (आयात/निर्यात/पोतांतरण):

निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार प्रभार्य होंगे जोकि निम्नवत् हैं:

मद सं.	विवरण	(दर रु० में)
1.	निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम दस दिनों के लिए	रु० 12.00 प्रति टन/घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग के लिए
2.	उसके बाद	रु० 24.00 प्रति टन/घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग के लिए

टिप्पणियाँ:

- (1). उन सामानों के मामले में जिसके लिए 'यथामूल्य' आधार पर घाटशुल्क प्रभार वसूल किए जाते हैं, विलंबशुल्क 'प्रति टन' आधार पर प्रभार्य होगा। सभी अन्य मामलों में, विलंबशुल्क 'प्रति टन' आधार पर अथवा 'प्रति घन मीटर' आधार पर, एकत्रित घाटशुल्क प्रभारों के आधार पर जैसी स्थिति हो, पर प्रभार्य होगा।
- (2). सभी सामानों को निःशुल्क भंडारण स्वीकृत किया जाएगा जैसाकि नीचे दिया गया है:—
 - (i). निर्यात
 - (क). वीएसपीएल परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से 20 दिन (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।
 - (ii). आयात
 - (क). अंतिम उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से और साल्वजड सामानों के मामले में, साल्वजड के दिन के अगले दिन से तीन दिन (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।
 - (ख). जहां सामान पोत द्वारा लाइटर्स, बाजों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्टों में उतारे जाते हैं, निःशुल्क दिवसों की गणना घाट पर अथवा जेट्टी पर लाइटर्स, बाजों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट से सामानों की उतराई पूरी होने के दिन से की जाएगी।
 - (iii). पोतांतरण कार्गो

वीएसपीएल परिसर से कार्गो की उतराई के अंतिम दिन से 10 दिन (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।
- (3). बंधक बनाए गए सामानों पर विलंबशुल्क:

निम्नलिखित अवधियां किसी अवधि की गणना के अतिरिक्त होंगी जिसके लिए इस नियम के अन्तर्गत निःशुल्क भंडारण स्वीकृत किया गया है अर्थात:

- (i). कोई अवधि जिस दौरान सामानों को नष्ट किए जाने से पूर्व स्वास्थ्य अधिकारी द्वारा कब्जे में लिया जाता है।
- (ii). अवधियां जिस दौरान सामानों को जॉच की सामान्य प्रक्रिया से इतर एनालेटिकल अथवा तकनीकी जॉच वाले विशेष परीक्षण के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कब्जे में लिया जाता है और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है कि आयातकों/निर्यातकों की ओर किसी चूक अथवा लापरवाही के कारण ऐसा नहीं हुआ है ;

- (iii). जहाँ सामानों को आयात/निर्यात नियंत्रण औपचारिकताओं के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कब्जे में लिया जाता है और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है कि आयातक/निर्यातक की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही के कारण विलंब नहीं हुआ है,

कब्जे में रखे जाने की ऐसी अवधि के लिए, विलंबशुल्क प्रभार निम्नवत् वसूल किया जाएगा:-

प्रथम 45 दिन	निःशुल्क
46 दिन से 90 दिन	वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 50 प्रतिशत
90 दिनों के बाद	वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 100 प्रतिशत

पूर्ण दर पर वास्तविक विलंबशुल्क प्रभार 45 दिनों के बाद यथा लागू उपयुक्त स्लैब पर दरमान के अनुसार परिगणित किया जाएगा और उपर्युक्त रियायती दर प्रभार्य पूर्ण विलंबशुल्क प्रभारों पर लागू की जाएगी।

प्रथम 45 दिन निम्नवत् परिगणित किए जाएंगे:-

- (क). प्रथम 45 दिन निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद यदि कार्गो निःशुल्क दिवसों की समाप्ति से पहले सीमाशुल्क द्वारा कब्जे में लिया जाता है, और
(ख). प्रथम 45 दिन कब्जे में लिए जाने की तारीख से यदि कार्गो विलंबशुल्क प्रभारों के प्रोदभूत होने के बाद सीमाशुल्क द्वारा कब्जे में लिया जाता है।

उपर्युक्त रियायत प्राप्त करने के लिए नज़रबंदी प्रमाणपत्र सामानों की निकासी की तारीख से छह माह की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा।

- (iv). कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोदभूत नहीं होगा जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर वीएसपीएल अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।
(v). यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोक्ता को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

3.6. भंडारण प्रभार: (खुला चट्टा क्षेत्र)

3.6.1. निःशुल्क अवधि :

- (क). निर्यात:
वीएसपीएल परिसर में सामानों की प्राप्ति की तारीख से 1 दिन निःशुल्क अवधि (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त) स्वीकृत की जाएगी।
(ख). आयात:
पोत से इकाई की अंतिम उतराई के पूरा होने के अगले दिन से 1 दिन निःशुल्क अवधि (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और वीएसपीएल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त) स्वीकृत की जाएगी।

3.6.2. निःशुल्क अवधि के बाद प्रभार्य भंडारण प्रभार :

विवरण	इकाई	दर (रु० में)
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पखवाड़े के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग प्रति पखवाड़ा	रु० 6/-
दूसरा पखवाड़ा और उसके बाद		रु० 9/-

टिप्पणियाँ

- (*) 30 दिन के बाद 45 दिन तक भंडारण पर दूसरा पखवाड़ा भंडारण प्रभारों के अलावा रु० 3/- प्रति टन प्रतिदिन की दर से दंडात्मक भंडारण प्रभार वसूल किया जाएगा। 45 दिनों के बाद भंडारण प्रभार रु० 24/- प्रति टन प्रतिदिन होंगे।

3.7. नौभरण प्रभार:

वस्तुएं	दर रु० में प्रति टन	
	तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
शुष्क बल्क:		
उर्वरक और एफआरएम	44.85	26.90
पेट कोक, केल्साइन्ड पेट कोक और मेट कोक	25.00	15.00
लोह अयस्क	25.00	25.00
कोकिंग कोयला	23.00	13.80
सीमेंट क्लिंकर	40.00	24.00
फेल्डस्फर	20.00	12.00
ताप कोयला	25.80	25.80
स्टीम कोयला	25.80	15.50
अल्युमिनेटेड रेल	22.45	13.50
घुना पत्थर	25.00	15.00
जिप्सम	25.00	15.00
खाद्यान्न	39.25	23.55
स्लेग	22.45	13.50
स्क्रेप	33.65	20.20
कच्ची जीनी	24.65	14.80
अवशिष्ट सामान / कार्गो	40.00	24.00
ब्रेक बल्क :		
स्टील	44.85	26.90
पिंग ऑयरन	28.05	16.85
लकड़ी के लट्ठे	95.30	57.20
ग्रेनाइट	60.00	36.00
अन्य	39.25	23.55

टिप्पणियां:

- (1). पिकिंग, लिफ्टिंग, होस्टिंग, मेन्चूवरिंग, पोजिशनिंग, लोअरिंग, पोत के होल्डस/हैचों/कोम्बलिंग्स/विंग स्पेसों/डैकों के बीच और डैकों से/अथवा पर कार्गो बल्क अथवा ब्रेक बल्क की तब तक उतराई और लदाई जब तक कार्गो घाट पर अथवा पोत पर, जैसी स्थिति हो, सुरक्षित तरीके से रख नहीं दिया जाता है, जैसी किसी अथवा सभी गतिविधियां प्रदान करने के लिए उपयुक्त प्रभार प्रभार्य है।
- (2). बल्क मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली के अधीन प्रहस्तित कार्गो पर अनुसूची 3.7 में निर्धारित नौभरण प्रभार अलग-से वसूल नहीं किए जाएंगे।

3.8. तट प्रचालनों के लिए प्रभार:

(दर रु० में प्रति टन अथवा उसका भाग)

तटीय कार्गो से इतर	तटीय कार्गो
45.00	27.00

टिप्पणी : तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लोह अयस्क गुडिटकाओं पर लागू नहीं होगा।

खंड - 4

उपस्कर की तैनाती के लिए प्रभार

4.1. 104 टन इस्पात मोबाइल क्रेन

दर रु० में प्रति टन अथवा उसका भाग (रु० में)	
तटीय कार्यों से इतर	तटीय कार्यों
रु० 64.00 प्रति टन अथवा उसका भाग परंतु न्यूनतम रु० 3,20,000/- प्रति पारी प्रति क्रेन	रु० 38.40 प्रति टन अथवा उसका भाग परंतु न्यूनतम रु० 1,92,000/- प्रति पारी प्रति क्रेन

टिप्पणियाँ:

- (1). तटीय कार्यों के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क गुट्टिकाओं पर लागू नहीं होगा।
- (2). इस निर्धारित प्रभार में केवल क्रेनों के कार्य के लिए प्रभार शामिल है। क्रेन की पहुंच के भीतर स्लिंगिंग और अनस्लिंगिंग तथा बोज़ों को हिलाना किराये की जिम्मेदारी होगी।

4.2. मैट्री अनलोडर किराये पर लेने के लिए प्रभार:

विवरण	दर रु० में प्रति टन अथवा उसका भाग
मैट्री अनलोडर के किराये के लिए प्रभार	26.30

4.3. धूल निष्करण प्रणाली प्रभार:

सं. क्र.	विवरण	इकाई	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु० में)
प्रदूषण नियंत्रण प्रभार जल छिड़काव के लिए			
1.	शुष्क बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	1.50
2.	ब्रेक बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	0.50

4.4. भारतोलन प्रभार:

सं. क्र.	विवरण	इकाई	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु० में)
1.	80 टन इलेक्ट्रॉनिक रोड धर्मकॉटा	प्रति टन	3.00
2.	120 टन इलेक्ट्रॉनिक चलित धर्मकॉटा	प्रति टन	5.00

टिप्पणी: यह सेवा वैकल्पिक सेवा है और उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर उपलब्ध करवाई जाएगी।

4.5. बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए मेटिरियल प्रहस्तन प्रणाली:

मद सं.	विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग (रु में)
1.	104 मी0ट0 हारबर मोबाइल क्रेनों से कार्गो की उतराई	64.00
2.	1200 टीपीएच मोबाइल होप्स - 2 सं. ट्रक लदाई के लिए बैल्ट फीडरों और टेलेस्कोपिक स्पाउट के साथ	9.75
3.	कन्वेयर और स्टेर्स - 2 सं. 1600 टीपीएच की दर से स्टेकिंग के लिए	42.75
4.	रिक्लेमिंग और वैगन लदाई 1050 टीपीएच की दर से	28.50
5.	चालित इलैक्ट्रॉनिक भारतोहन	5.00
6.	नमूना प्रणाली	2.00
7.	अन्य सेवाएं - समतलीकरण, लेबल लगाना और फोटोग्राफी करना	7.50
	जोड़	159.50

टिप्पणी: समेकित टर्मिनल सेवाओं में उपर्युक्त 4.4 में विनिर्दिष्ट सेवाओं की सभी मदें शामिल हैं जो रु0 150.00 की समेकित दर पर उपलब्ध करवाई जाएंगी।

4.6. रेलवे साइडिंग प्रशासन और अनुरक्षण प्रभार:

विवरण	दर प्रति टन अथवा उसका भाग
रेकों के माध्यम से प्रहस्तित सभी कार्गो	रु0 3.20

टिप्पणी: वीएसपीएल धर्मकांटों पर प्रतिवेदित रिकार्ड अंतिम होगा और टर्मिनल में प्रेषित और प्राप्त कार्गो के टनों के निर्धारण करने के लिए समावेशी है।

खंड - 5
अन्य सेवाओं के लिए प्रभार

5.1. आनंत्युक प्रवेश पत्र:

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवेदन	रु0 200	रु0 50	रु0 20
(ख). प्रति पुनर्स्थापन	रु0 50	रु0 50	रु0 20

5.2. कलन प्रवेश पत्र (कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए टर्मिनल में प्रवेश करने वाले वाहनों से इतर अन्य वाहनों के लिए):

प्रत्येक प्रवेश रु0 75

5.3. फोटोग्राफी:

(i).	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	रु0 8500 प्रतिदिन
(ii).	आयात/निर्यात सामानों के फोटो लेना	रु0 425 प्रतिदिन
(iii).	कूज और अन्य के फोटो लेना	रु0 215 प्रतिदिन
(iv).	विडियोग्राफी (प्रचालन गतिविधियों से संबंधित)	रु0 2550 प्रतिदिन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 5th June, 2015

No. TAMP/18/2014-VSPL.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Vizag Seaport Private Limited for general revision of its Scale of Rates for operation of berths EQ-8 and EQ-9 at the Visakhapatnam Port Trust as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/18/2014-VSPL****Vizag Seaport Private Limited**

Applicant**QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 15th day of May 2015)

This case relates to a proposal dated 10 March 2014 received from the Vizag Seaport Private Limited (VSPL) for general revision of its Scale of Rates (SOR) for the vessels handled by it at berth nos.EQ-8 and EQ-9 at the Visakhapatnam Port Trust (VPT).

2.1. The existing SOR of the VSPL was approved vide Order No.TAMP/5/2011-VSPL dated 11 October 2011. The validity of the SOR was prescribed till 31 March 2014.

2.2. This Authority has extended the validity of the existing SOR of VSPL a couple of times and the last extension of validity of the SOR was granted vide Order dated 2 January 2015 till 31 March 2015 subject to the condition that surplus over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2014, if any, will be setoff fully in the tariff to be determined.

2.3. In the last tariff Order, this Authority has approved the following for the reasons stated therein:

- (i). New tariff for gantry unloader at ₹26.30 per tonne.
- (ii). New tariff of ₹3.20 per tonne as charges for maintenance of railway siding.
- (iii). Effected reduction in tariff of 104 T HMC from the then prevailing rate of ₹72.75 per tonne to ₹36.70 per tonne.
- (iv). Reduction in tariff for Bulk Material Handling System (BMHS) from ₹197.75 per tonne to ₹161.70 per tonne. Reduction in consolidated rate, if all integrated terminal service of BMHS is availed, from then prevailing ₹188.75 per tonne to ₹152.70 per tonne.

2.4. It is relevant here to state that the VSPL vide its Writ petition no.33402 of 2011, has challenged before the Andhra Pradesh High Court the tariff Order No.TAMP/5/2011-VSPL dated 11 October 2011 passed by this Authority to the extent of reduction effected in the tariff of Harbour Mobile Crane (HMC) from ₹72.75 per tonne to ₹36.70 per tonne. The Hon'ble High Court has passed an interim Order on 19 December 2011 permitting the VSPL to charge and collect at ₹72.75 per ton until further orders. The Hon'ble Court has also directed that for all such tariffs, levied and collected on HMC after 22.12.2011, the Petitioner shall keep an account of every such transaction and in the event of the Petitioner not succeeding in its W.P., any amount collected by VSPL over and above the tariff of ₹36.70 per tonne fixed under the impugned order shall be subject to further orders of the Hon'ble Court.

2.5. As per the Order No.TAMP/23/2003-WS dated 30 September 2008 passed by this Authority for clarifying certain areas of the existing approach/practice followed in tariff setting exercise, the major port trusts and private terminals operators have to file their tariff revision proposal by 30 June of the financial year in which the tariff revision falls due.. Accordingly, VSPL had to file its proposal by 30 June 2013.

2.6. It is, however, relevant to state that as per clause 3.1.3 of Tariff guidelines of 2005 the port trusts/private terminal operator can file their proposal with this Authority at least three months before they are due for revision i.e. in the case of VSPL by 31 December 2013.

2.7. The VSPL, vide its letter dated 31 December 2013, sought time till 31 January 2014 to file its proposal.

3.1. The VSPL has subsequently vide its letter dated 10 March 2014 filed its proposal for general revision of its SOR without prejudice to the contentions and prayers in the Writ Petition filed by it challenging October 2011 tariff Order.

3.2. As per Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 this Authority is mandated to frame the Scale of Rates and the statement of conditions for the major port trusts and the private terminals operating thereat. Considering the mandate given to this Authority by the MPT Act and the tariff guidelines of 2005, which are issued as policy direction to this Authority by the Government and also recognizing that the VSPL itself has filed its proposal though the earlier tariff Order was challenged by it on the tariff item of HMC, the proposal filed by VSPL was taken up for processing and consultation.

3.3. The main submissions made by VSPL in its proposal are summarised below:

- (i). Being aggrieved by the TAMP Order No.TAMP/5/2011-VSPL dated 11 October 2011 approving the existing SOR to the extent of reduction in the tariff for Harbour Mobile Crane (HMC) from ₹72.75 per tonne to ₹36.70 per tonne, the VSPL has filed a writ petition no.33402 of 2011 before the Andhra Pradesh High Court. The Hon'ble High Court has passed an interim order on 19 December 2011 permitting the VSPL to charge and collect at ₹72.75 per ton until further orders.
- (ii). Accordingly, without prejudice to the claims, contentions and prayers in the said writ petition, the VSPL has submitted its proposal for revision of SOR w.e.f. 1 April 2014.

The approved rate of ₹36.70 per tonne for the HMC is considered in the Consolidated Income and Cost Statement for the terminal as a whole purely for the purpose of comparing and calculating the surplus at the rates approved in TAMP order dated 11 October 2011 and at the rates now proposed for the next three years i.e. from 2014-15 to 2016-17. Hence, the adoption of HMC rate of ₹36.70 per ton in the instant proposal under the head, 'Operating Income at Existing Tariff' shall not be construed as acceptance by VSPL for adoption of the reduced HMC rate as per current Tariff order. As the tariff order dated 11 October 2011 challenged by VSPL is pending for disposal, no treatment for adjustment of the past surplus has been given in the consolidated income and cost statement.

(Note: The income reported in Annual Accounts of VSPL for HMC is based on the interim judgment of the Hon'ble High Court which permits VSPL to collect ₹72 75 per tonne.)

3.4. The highlights of the tariff proposal are as below:

- (i). Actuals for the years 2011-12 and 2012-13 and for first six months in 2013-14 and estimates for the years 2014-15 to 2016-17 are furnished.
- (ii). (a). Actual traffic handled in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 (6 months) is reported at 55,73,572 Million Tonnes (MT), 57,46,761 MT and 27,22,011 MT (for six months) respectively.
- (b). Traffic for the years 2014-15 to 2016-17 has been estimated based on the actual traffic handled during the years 2011-12, 2012-13 and first 6 months in 2013-14. Traffic for the years 2014-15 to 2016-17 has also been estimated at current level considering impact of competition from General Cargo Berth (GCB) of VPT and other berths.

(c). The traffic estimated for the years 2014-15 to 2016-17 is given below:

2014-15	---	57,50,000 MT
2015-16	---	59,52,500 MT
2016-17	---	62,50,125 MT

(iii). The actual income for the years 2012-13 and 2013-14 (6 months) is reported at ₹10,559.07 lakhs and ₹5054.12 lakhs respectively. Income for the years 2014-15 to 2016-17 is estimated for the traffic projections at the existing tariff. The income estimated for the years 2014-15 to 2016-17 is as below:

		₹ in lakhs
2014-15	---	9,455.97
2015-16	---	9,683.08
2016-17	---	10,274.49

(iv). Operating Income from Cargo Handling Activity and expenditure towards stevedoring charges at General Cargo Berth (GCB) of VPT for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 (6 months) reported in the Annual Accounts is not considered for tariff fixation purpose.

(v). (a). As per the Short Term Agreement (STA) with Steel Authority of India (SAIL) for handling cargo, VSPL had agreed to provide integrated terminal services for an average rate of ₹175 per MT which is ₹34 less than the rate approved by the Authority in October 2011 tariff Order. Discounts/Rebates offered are detailed below:

Period from	To	Qty handled	Rate Collected	TAMP Rate	Discount	Amount
1st April 2011	Upto 5th May 2011	2,52,906	171.85	209.40	37.55	94,96,620
6th May 2011	Dec 2011	12,50,000	180.73	209.40	28.67	3,58,37,500
Jan 2011	March 12	4,21,924	175.73	209.40	33.67	1,42,06,181
1st April 2012	Upto 5th May 2012	1,59,805	175.73	209.40	33.67	53,80,634
6th May 2012	March 2013	16,77,998	180.73	209.40	28.67	4,81,08,203
1st April 2013	11th May 2013	2,55,512	180.73	209.40	28.67	73,25,529
12th May 2013	30th Sep 2013	6,45,085	162.00	209.40	47.40	3,05,77,029
		46,63,230	175.36	209.40	34.04	15,08,31,686

(b). Consequent effect on revenue on account of lower rates charged and/ or allowing of higher rebates and discounts estimated for the period 2014-17 is detailed below:

Period from	To	Qty to be handled	Rate to be Collected	TAMP Rate	Discount	Amount
1st April 2014	31st March 2015	2,000,000	166.50	206.70	40.20	80,400,000
1st April 2015	31st March 2016	2,000,000	174.83	206.70	31.88	63,750,000
1st April 2016	31st March 2017	2,100,000	183.57	206.70	23.13	48,580,875
		6,100,000	174.96	206.70	31.74	192,730,875

An amount of ₹19.27 crores has been estimated as the notional income in the projections. Since VSPL has an agreement with SAIL for charging an all-inclusive rate of ₹166.50, it is requested to consider the above notional income.

(vi). The ratio (in percentage) adopted for estimation of income and expenditure for different type of operations is as detailed below:

Type of operation	Stevedoring	Stevedoring with vessel gear	Deployment of crane	Stevedoring+ Gear + Shore handling	BMHS
BMHS	NA		NA	NA	100%
Stevedoring	16.5 %	5%	NA	11.5%	NA
Deployment of crane	28.0 %	NA	28 %	NA	NA
Stevedoring+ Gear + Shore handling	55.5%	NA	55.5%	55.5%	NA
Total	100%		83.5%	67%	

For expenditure projections other than BMHS, quantum of traffic considered is 100% for stevedoring services, 83.5% for cranaage and 67% for shore handling:

- (vii). Plot rent is estimated for 67% of the traffic projections in respect of cargo other than BHMS cargo. From the year 2015-16 onwards, plot rent is estimated for remaining 33% of traffic in view of development of 30.5 acres of stock pile area at Exim Park.
- (viii). Escalation in cost is estimated at 7% per annum.
- (ix). Royalty to port is considered to the extent of second highest bidder i.e. 12.811% as per the stipulations in Tariff guidelines.
- (x). Lease rents are estimated at the level to be paid to VPT.
- (xi). (a). Additions proposed to gross block is ₹820.80 lakhs, ₹2380.77 lakhs and ₹4747.69 lakhs during the years 2014-15 to 2016-17 respectively. The details of major items of additions to the gross block estimated by VSPL are tabulated below:

(₹ in lakhs)				
Sl. No.	Details of additions to Gross Block	2014-15	2015-16	2016-17
1.	Dredging	820.80	--	--
2.	Strengthening of berth super structure and wharf	--	2380.77	--
3.	Development of Storage yard at Exim Park	--	--	4747.69
	TOTAL	820.80	2380.77	4747.69

- (b). Rationale for the proposed investments as given by VSPL is as below:

- (i). Dredging in front of berth:
As per license agreement, it is the obligation of the VSPL to dredge the water front in front upto 50 mtrs. from the berth front. The VPT has been deepening the inner harbor channels in the Northern arm upto -16.10 mtrs. of dredged draft to enable berthing of fully laden Panamax vessels. The present draft at EQ8 and EQ9 berths upto 50 mtrs. of the berth front is to be deepened by VSPL to 16.10 mtrs.
- (ii). Strengthening of berth super structure and wharf:
On account of handling of higher volume of cargo, a study on stability and load bearing especially under the situation of heavy rains was made by an expert team on marine structure. As per the expert team's report it is proposed to strengthen the super structure of berth and wharf.
- (iii). Investment in additional land at Exim park:
Inadequate storage area commensurate with the volume growth is a major constraint. Present back up area is unstable, necessitating reduction in load. Hence, it is proposed to invest in developing additional land of 30.5 acres at Exim park area. The VPT has allotted the necessary land on 27 January 2014. ₹4747.69 lakhs is estimated to be spent in the year 2016-17.

4.1 To summarize, the overall cost position for the years 2011-12 to 2013-14 (6 months) based on actuals and the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 at the existing tariff as per the cost statement furnished by the VSPL is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Actuals			Estimates		
		2011-12	2012-13	2013-14 (for 6 months)	2014-15	2015-16	2016-17
i.	Traffic (in MMT)	5.57	5.75	2.72	5.75	5.95	6.25
ii.	Total operating Income	9664.86	10559.07	5054.13	9455.97	9683.08	10274.49
iii.	Total Operating Cost (including depreciation, management overheads and FMI – FME)	6229.58	6797.19	3813.83	7553.04	8069.44	8770.93
iv.	Capital Employed	23554.64	22603.97	21964.19	21461.10	22404.71	25496.58
v.	ROCE	3768.74	3616.63	1757.13	3433.77	3584.75	4079.43
vi.	Net Surplus / (Deficit)	(333.46)	145.25	(516.83)	(1530.84)	(1971.11)	(2575.87)
vii.	Net Surplus / (Deficit) as % of operating income	(-)3.45%	1.38%	(-)10.23%	(-)16.19%	(-)20.36%	(-)25.07%
viii.	Average net surplus /deficit in % for three years	(-)4.10%			(-)20.54%		

4.2 The VSPL has sought revision of rates in the following tariff items in the existing BOR in its proposal:

- (i). Berth hire:
As against the existing berth hire of USD 0.0020 per hour, the VSPL has proposed berth hire of USD 0.0072 per hour. The increase proposed in berth hire is 260% over the existing berth hire.
- (ii). Wharfage, stevedoring charges, demurrage charge and storage charges:
No change is proposed in these tariff items. Status quo maintained.
- (iii). Shore Handling charges:
The shore handling charges for iron ore is proposed at ₹45/- per tonne as against the existing rate of ₹40/-. The increase works out to increase of 12.5% over the existing rate.
- (iv). Material Handling System for handling bulk cargo:
 - (a). Presently, tariff for Bulk Material Handling Services (BMHS) comprising of 104 MT Harbour Mobile Crane, mobile hoppers, conveyor and stackers, wagon loading sampling system and leveling, labelling and photographing is prescribed at ₹161.70 per tonne. In order to attract more cargo, 13.60% reduction is proposed in this tariff item i.e. at ₹159.50 per tonne.
 - (b). Integrated terminal service charges covering all items under BMHS is proposed to be reduced from ₹152.70 per tonne to ₹150 per Tonne.
- (v). Discharge of cargo with 104 MT Harbour Mobile Crane (HMC):
As against the existing per tonne rate of ₹36.70 approved by the Authority in the last Order the VSPL has proposed rate of ₹64 per tonne for 104 T HMC.
(Note: The tariff reduction effected in the last Order of October of 2011 has been challenged by VSPL and the operator is levying pre-revised rate of ₹72.75 per tonne based on interim relief granted by the Honourable High Court.)
- (vi). The charges for hire of gantry unloader, dust suppression system charge, weighment charges are proposed to continue at the existing tariff level.
- (vii). Charges for other services.

5 In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 10 March 2014 received from the VSPL was circulated to the VPT and the concerned users/ user organisations on 3 April 2014 for seeking their comments. No comments have been received from any user/ organisation except VPT. The comments received from the VPT was forwarded to the

VSPL as feedback information. The VSPL vide its letter dated 29 September 2014 has furnished its comments on the comments of the VPT:

6.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VSPL was requested to furnish information / clarifications vide our letter dated 29 September 2014. The VSPL vide its letter dated 20 November 2014 has furnished its reply on the queries raised by us subsequent to the joint hearing, which are brought out in the subsequent paragraphs along with the revised cost statement filed by VSPL for the years 2014-15 to 2016-17.

6.2. The VPT was also requested to furnish its specific comments on some of the points with reference to the proposal of the VSPL vide our letter dated 29 September 2014. The VPT vide its letters dated 17 December 2014 and dated 06 March 2015 has furnished its reply subsequent to the joint hearing, which are brought out in the subsequent paragraphs.

7. A joint hearing in this case was held on 7 October 2014 at the VPT premises. The VSPL made a brief presentation of its proposal. At the joint hearing, the VSPL, VPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

8.1. As decided at the joint hearing, both the VSPL and VPT were requested vide our letters dated 16 October 2014 to furnish their response to the queries raised by us vide our letters dated 29 September 2014.

8.2. At the joint hearing, the Visakhapatnam Steamship Agent Association (VSAA) has filed its written submissions dated 6 October 2014 on the subject proposal. As decided at the joint hearing, a copy of the written submissions made by VSAA was forwarded to VSPL vide its letter dated 20 November 2014.

8.3. Subsequent to joint hearing, Visakhapatnam Stevedores Association jointly with Visakhapatnam Customs Clearing Agents Association, Visakhapatnam Customs House Agents Association and Visakhapatnam Steam Ship Agents Association vide their letter dated 22 December 2014 have furnished their comments on the subject proposal. A copy of the said comments was forwarded to VSPL as feedback information. The VSPL has furnished its reply vide its letter dated 20 January 2015.

9.1. In response to point of action brought out at para 8.1. above, the VSPL has furnished its response to our queries as well as furnished updated proposal vide its letter dated 20 November 2014 and subsequent letter dated 7 January 2015, e-mails dated 25 February 2015, 18 March 2015, 1 April 2015, 6 April 2015, 6 April 2015 and 28 April 2015. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the VSPL is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by VSPL
A.	GENERAL:	
(1).	VSPL has furnished actual figures of traffic, income and expenditure only for the first six months of the year 2013-14 in the cost statements forwarded along with its proposal. Since the year 2013-14 is over, VSPL to update the figures with actuals for the year 2013-14 duly reconciling the figures with those reported in the audited Annual Accounts. A copy of the Audited Annual Accounts for the year 2013-14 also to be forwarded. Consequent to updating the figures of 2013-14 with actuals for the full year, the estimates for the subsequent years viz. 2014-15 to 2016-17 may also be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals for the year 2013-14.	Figures have been updated based on actuals for 2013-14. Copy of the audited Annual Accounts for 2013-14 reconciling the figures with Actuals for 2013-14 is furnished. Based on actuals for 2013-14, estimates for 2014-15 to 2016-17 have been reviewed and suitably modified.
(2).	As stipulated under clause 6.8. of the 2005	The said clause also provides that while fixing

	tariff guidelines, benchmark levels of productivity may be indicated and incentives may be proposed for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level.	<p>bench mark levels, local factors relevant to the port and seasonal variations will also be borne in mind.</p> <p>As pointed out in our last tariff proposal, VSPL as the first Bulk cargo Terminal faces several unique problems such as geographical location, inadequate draft, nature of cargo, load condition, Restricted storage area, Non-availability of adequate Railway rakes for timely cargo evacuation, dwell time of cargo, stringent Environmental norms etc. Targeted productivity level has been indicated in Form 1.</p> <p>Despite this, VSPL offers following incentives to customers:</p> <p>(a). Committed discharge rate of 18000 to 22000 (depending on cargo) resulting in receiver earning dispatch money with minimum dwell time of vessel.</p> <p>(b). Limiting cargo losses to a maximum of 0.5% against the 2% cargo losses allowed under conventional operations.</p> <p>(c). Constant monitoring of moisture level of cargos and deliver on dry to dry basis without additional cost.</p> <p>(d). Online sampling and Analysis during discharge and dispatch of cargo.</p> <p>VSPL undertakes penalty commitment ranging from USD 8000 to 30000 if committed discharge rate is not achieved (Disincentive). In this regard, it may be noted that the expenditure of ₹3.7 crores from 2011-14 towards penalty for not achieving committed discharge rate has been excluded and as such absorbed by VSPL as dis-incentive.</p>
B.	FINANCIAL/ COST STATEMENTS:	
(1).	Analysis of actuals vis-à-vis estimates for the past period (Form-7):	
(i).	In the last tariff Order approved by the Authority on 11 October 2011, the estimates for the year 2011-12 considered adjustments of ₹1,073.49 lakhs at Sr. No.(xv) of Annex - I(a). The above adjustment needs to be shown in the estimates for the year 2011-12 in Form 7.	The adjustment of ₹1073.49 lakhs and past surplus as mentioned in the last tariff Order has been shown in Form 7 for the year 2011-12 to 14 without prejudice to our contentions in our W.P filed against the last tariff Order.
(ii).	The estimates for the year 2013-14 considered by VSPL in Form 7 is for nine months only. This may be replaced with the estimates for the full year as considered in the tariff Order since the year 2013-14 is already over. Consequently, the actuals for the year 2013-14 may also be updated with actuals for the full year reported in the Audited Accounts as stated in our earlier query.	Updated with Actuals as suggested.
(iii).	The preliminary and upfront fee write off furnished in the cost statement at ₹30.74	Total preliminary and upfront fee write off for the year is ₹33.10 lakhs, which includes upfront fee

	lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 do not match with the figure of ₹33.10 lakhs considered in the last tariff revision by VSPL as well as by the Authority. Reconcile the difference.	write off of ₹30.78 lakhs and preliminary expenditure written off of ₹2.32 lakhs. A statement on amortization of preliminary and upfront fee is furnished as Appendix 2. Accordingly cost statements are updated.
(iv).	With reference to Note 4 of Annex - VI wherein the VSPL has furnished the details of discount offered by VSPL to SAIL for the period 1 April 2011 to May 2013, the following points need to be clarified:	
(a).	The VSPL has stated that average rate collected from SAIL as per the Short Term Agreement (STA) entered by it with SAIL to provide Integrated Terminal Service Charges (ITSC) is ₹175 per tonne. Whereas the STA forwarded by SAIL on one of the references made by them about lease rental show that the ITSC rate agreed between both the parties in STA is ₹167/ tonne. This was also the figure referred by VSPL in its letter dated 13 September 2013. It is not clear as to how the ITSC rate now given by the VSPL differs.	During the previous Tariff Cycle, M/s.Steel Authority IL has revised rates as detailed in Appendix 3A. Revised letters from SAIL are enclosed as Appendix 3B. In other words, the initial ITSC rate was ₹167/ tonne which is subject to applicable escalation as per agreement. The average ITSC rate for the STA period is ₹175 per tonne.
(b).	Notwithstanding the above position, as the tariff approved by the Authority for VSPL in the Order dated 11 October 2011 is for operation and maintenance of EQ-8 and EQ-9 berth of VPT as per the License Agreement (LA) entered between VSPL and VPT, and on perusing the STA entered between VSPL and SAIL, it is seen from clauses 5.33 and 5.34 that it covers stevedoring operation by VSPL at GCB, barge operating at NOM or other places nominated by VPT. Further, the concluding para of our letter no.TAMP/34/2003-Misc. dated 18 March 2004 to SAIL on one of their references with a copy endorsed to the VSPL is reiterated that components of Integrated Terminal Service Charge (ITSC) of ₹167 per tonne which is reportedly based on Short Term Agreement of March 2008 mutually agreed between both VSPL and SAIL do not match with the components prescribed in the Schedule 4.4. of the Order of March 2009 and Schedule 4.5. of the Order dated October 2011 prescribing the rate for material handling system. Therefore, as stated in our said letter of March 2004 the agreed rate of ₹167/- does not fall under the scope of Scale of Rates of VSPL approved by the Authority. That being so, relevance of drawing comparison of the rate in the STA wherein services fall beyond the scope of service of the license given by the VPT to VSPL with the rate approved by the Authority is not clear.	Services performed for SAIL at EQ-8 berth of VSPL for which the rate of ₹167/ tonne was fixed under the STA falls under the scope of Scale of Rates fixed by TAMP under charges for Material Handling system. As submitted to the authorities in response to their letter dated 18 March 2014, the rate of ₹167/ tonne is the discounted rate to the charges for BMHS prescribed in our SOR.
(v).	Annex-VIII i.e. Annex to Form VII:	
(a).	Note II (2011-12) and Note VI (2012-13): Expenditure reported towards shortfall in discharge rates for handling panamax vessel	Excluded as suggested. No estimates are made on this account in the

	<p>of SAIL arising out of bilateral agreement between SAIL and VSPL was not allowed in the past period analysis and also in the estimates of 2011-12 to 2013-14 in the last tariff Order. That being so, expenditure reported in the Annual Accounts on the same account at ₹126 lakhs in the year 2011-12 and ₹112 lakhs in the year 2012-13 and the expenditure, if any, reported in 2013-14 Annual Accounts on the same account should be excluded for a like to like comparison with the estimates. Also confirm estimates for the years 2014-15 to 2015-16 do not capture this item of expense.</p>	<p>next tariff cycle.</p> <p>(Expenditure on this account is ₹126, ₹112.95 and ₹87.74 lakhs for the year 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively.)</p>
(b)	<p>One of the points made by VSPL at Note-VI (2012-13) is that ₹59 lakhs has been included in the actual expenditure in the year 2012-13 towards wagon damage collected by VPT in an arbitrary manner. The VSPL to justify how the charge towards damage incurred by VSPL can form as an item of expenditure in tariff review/ fixation exercise with a brief note about circumstances requiring the VSPL to pay VPT the wagon damages.</p>	<p>VPT has been arbitrarily charging the wagon damages without any basis or evidence that the wagons were damaged while loading in our terminal. Most of the wagon damages claimed pertained to cargo loaded from BMHS mechanically for which wagon damage does not arise. Though TAMP initially ordered for refund of the wagon damages to VPT, subsequently after review in its Order dated 28 September 2012, held that wagon damage charges are not fixed by Tariff Authority as it is collected as per tariff fixed by Railways.</p> <p>Our objections and contentions to VPT in this regard are furnished as Appendix 4.</p> <p>As this expenditure has been incurred in the course of our normal operations and become incidental to our operations, it is requested to allow the same as an item of expenditure.</p>
(vi)	<p>The Authority in the last tariff Order based on the estimated surplus position reflected in the cost statement had effected reduction in the then existing hire charge of 100T HMC from ₹72.75/ tonne to ₹36.70/ tonne. The VSPL has filed Writ Petition No.33402 of 2011 challenging the reduction effected in the hire charge of HMC in the High Court of Andhra Pradesh. The Hon'ble High Court vide its Order dated 22 December 2011 has given interim relief allowing VSPL to charge the pre-revised rate of ₹72.75 per tonne pending disposal of the Writ Petition. In this regard, the VSPL to furnish the following information:</p>	
(a)	<p>Indicate the rate of hire charge applied by the VSPL for 100T HMC in the actual revenue reported for the years 2011-12 to 2013-14.</p>	<p>We are not able to collect the rate of ₹72.75/ tonne despite the interim relief from the customers due to competition and lower rate fixed by TAMP at VPT for the two HMCs.</p>
(b)	<p>The unit rate approved by the Authority for BMHS at schedule 4.5 is ₹161.70 per tonne which also includes HMC rate of ₹36.70 per tonne. The consolidated rate approved by the Authority for availing integrated terminal service at BMHS is ₹152.70 per tonne. Indicate the unit rate levied by VSPL for handling cargo at BMHS for the years 2011-12 to 2013-14.</p>	<p>Unit rate levied for handling cargo through BMHS for the years 2011-12 to 2013-14 is ₹36.70/ tonne only.</p>
(c)	<p>Furnish detailed computation of revenue</p>	<p>(a). A statement showing revenue collected for</p>

collected from HMC for the traffic handled by it for the years 2011-12 to 2013-14 at the rate collected by VSPL based on interim relief granted by the Hon'ble High Court. Also, furnish similar working at the rate of ₹36.70/ tonne as approved by the Authority in the last tariff Order.

deployment of HMC and collectable as per TAMP from 15.12.2011 to 31.03.2014 is furnished in Annexure 5 vide its letter dated 7 January 2015 which is tabulated below:

Year	Revenue Collected	Revenue Collectable	Excess collected with respect to TAMP rate
2011-12	34,086,690	29,650,946	4,435,744
(from 15.11.2011)			
2012-13	127,779,904	110,812,873	16,967,031
2013-14	138,256,882	118,400,872	19,856,011
Total	300,123,476	258,864,691	41,258,786

(b). The VSPL vide its email dated 18 March 2015 has furnished revised working of revenue collected from HMC deployment and collectable as per TAMP which is tabulated below:

Year	Revenue Collected	Revenue Collectable	Excess collected with respect to TAMP rate
2011-12	22,018,254	17,582,510	4,435,744
(from 15.11.2011)			
2012-13	82,924,841	65,957,810	16,967,031
2013-14	90,609,219	70,753,209	19,856,011
Total	195,552,314	154,293,529	41,258,786

(d). The interim relief granted by the Hon'ble High Court also requires the VSPL to maintain an account of every transaction of the amount allocated by VSPL over and above the tariff of ₹36.70 per tonne. The VSPL to confirm that the differential in the revenue figures sought in query (b) above matches with the separate account to be maintained by VSPL as per the directions of the Hon'ble High Court.

As per the directions of the Hon'ble High Court, we are maintaining a separate invoice wise account from 15 November 2011 onwards.

(vii). If the actual income reported in the Annual Accounts of 2011-12 to 2013-14 are net of discounts allowed, then furnish the revenue realisable at the ceiling level of tariff prescribed by this Authority. A detailed working of the income for the years 2011-12 to 2013-14 based on the actual traffic handled and applying the rates approved in Scale of Rates of VSPL may be furnished.

The required details have been furnished in Appendix 6 without prejudice to our contentions in our writ petition pending before the AP High Court. The issue is as such under dispute. The VSPL vide its letter dated 7 January 2015 has furnished details of discount offered to customer during the period 2011-2014, which is tabulated below:

Particulars	2011-12	2012-13	2013-14	Total
Discount offered to SAIL	59,540,301	53,488,837	69,446,878	182,476,017
Discounts offered to customers (other than M/s SAIL)	6,749,261	6,904,061	6,185,413	19,838,734
	66,289,562	60,392,898	75,632,291	202,314,751

(viii). The income considered by the VSPL for the past period 2011-12 and 2012-13 include miscellaneous income of ₹75.70 lakhs in the year 2011-12 and ₹78.28 lakhs in the year 2012-13 reported in the Annual Accounts in Schedule 2.16 "Other Operating Revenue". Clarify the nature of this miscellaneous revenue income and confirm whether it relates to the operations rendered by VSPL at EQ-8 and EQ-9 berths. Clarify whether the estimates for the years 2014-15 to 2016-

₹75.50 lakhs in the FY 2011-12 is inclusive of ₹60 lakhs towards supervision charges for floating crane at outer harbor, ₹5,50,874 towards dispatch earnings and ₹10,18,955 on account of fresh water supply charges.

₹78.28 lakhs in the FY 2012-13 is inclusive of ₹60 lakhs towards supervision charges for floating crane at outer harbor and ₹14,29,073/- towards dispatch earnings and remaining for other miscellaneous income.

	17 also capture this item in the income estimates.	<p>Since the revenue of ₹60 lakhs earned from outer harbor operations the same has been excluded. Similarly dispatch earning as per the individual agreement with customers are excluded in line with exclusion of corresponding penalty for short fall in discharge commitment for FY 2011-12 and FY 2012-13.</p> <p>It is clarified that we have not estimated any of the above for FY 2014 to 17.</p>
(ix)	During the last tariff revision, the Authority in para 11(iii)(d)(xi) has held that the expenditure of ₹16.08 crores incurred towards deepening of channel/ berth and capitalized in the year 2009-10 is not in line with the provision of the License Agreement and hence excluded the same. Corresponding adjustment was also done in the depreciation for the years 2009-10 to 2013-14. VSPL to exclude the net fixed assets relating to capital dredging in the years 2011-12 to 2013-14 as well as in the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 with corresponding adjustment in the depreciation in line with the decision taken in the last tariff Order.	<p>This issue has been challenged in our Writ appeal pending before the High Court on the following grounds:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The capex of ₹16.08 crores is in line with Article 7.3(iv) of our Licence Agreement with VPT which stipulates that VPT and VSPL shall mutually cooperate to achieve the objective of the License Agreement so as to achieve high throughput performance by optimum utilization of Project facilities of VSPL. 2. The said Capex has facilitated widening of entrance channel that paved the way for entry of Panamax vessels to the inner harbour berths of not only VSPL but also the berths of VPT. This has been affirmed by VPT also to TAMP as recorded in Para 8.3(6) of the Tariff Order dated 11 October 2011. 3. This Capex has helped in reduction of operating cost to the users by direct entry of Panamax vessels to Inner Harbour berths and generated additional traffic for both VPT and VSPL. 4. Quoting the MOU withdrawal as reason for disallowing this capex is not relevant and the Authorities may appreciate that this expenditure is allowable under clauses 2.9.5 and 2.9.6 of the Tariff guidelines which prescribe the eligibility conditions for allowing any Capital expenditure. <p>We therefore submit that the same shall be allowed taking an objective view of the issue. Hence we have not made any adjustment in Gross Block as suggested by the Authority.</p>
(x)	The Guidelines provide flexibility to all the Major Port Trusts to reduce the rates at their discretion on commercial consideration, if they so desire. Such reduction, if any, granted by VSPL other than that given at Annex-VI relating to SAIL may be quantified and listed out for each of the years 2011-12 to 2013-14. Consequential effect of such concession granted on growth of traffic may also be analysed item wise.	<p>Refer Appendix 6.</p> <p>[The details furnished by VSPL vide its letter dated 7 January 2015 is tabulated at Sl.No.B(1)(vii) above.]</p>
(xi)	From the reconciliation statement furnished by VSPL, it is found that the income from	

	handling activity at general cargo berth to the tune of ₹26.81 crores in 2011-12, ₹30.17 crores in 2012-12 and ₹9.91 crores in 2013-14 (six months) is excluded from the operating income shown in the cost statement citing that it is based on a contract with Steel Authority of India Limited (SAIL) for handling cargo at general cargo berth of VPT. Similar adjustment is done with reference to expenditure relating to stevedoring charges at general cargo berth reported in the Annual Accounts. In this regard, the following points may be clarified:																					
(a).	The cargo handling income considered in the reconciliation statement at ₹26.81crores in the year 2011-12 does not match with the figures reported in the Annual Accounts in Schedule 2.15 at ₹28.18 crores as cargo handling income outside the terminal. Reconcile the difference.	As per the financials it is ₹26.81 crores only. (Please see the financial of FY 2011-12). But as per the financial of FY 2012-13, by mistake previous year numbers are interchanged with cargo handling expenditure at VSPL.																				
(b).	Furnish a separate statement indicating year-wise income and expenses relating to cargo handled thereof at the general cargo berth.	Statement indicating income and expenses for cargo handled at outer harbor berth of VPT is furnished in Appendix 7. A summary of the same is given below: <table><tr><th>Year</th><th>Tonnage Handled</th><th>Revenue</th><th>Expenditure</th><th>Surplus</th></tr><tr><td>2011-12</td><td>2,389,988</td><td>268,119,899</td><td>261,979,285</td><td>6,140,614</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>2,197,676</td><td>301,698,908</td><td>291,591,960</td><td>10,106,948</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>519,176</td><td>128,771,906</td><td>100,448,214</td><td>28,323,692</td></tr></table>	Year	Tonnage Handled	Revenue	Expenditure	Surplus	2011-12	2,389,988	268,119,899	261,979,285	6,140,614	2012-13	2,197,676	301,698,908	291,591,960	10,106,948	2013-14	519,176	128,771,906	100,448,214	28,323,692
Year	Tonnage Handled	Revenue	Expenditure	Surplus																		
2011-12	2,389,988	268,119,899	261,979,285	6,140,614																		
2012-13	2,197,676	301,698,908	291,591,960	10,106,948																		
2013-14	519,176	128,771,906	100,448,214	28,323,692																		
(c).	Indicate the assets deployed for handling the cargo of SAIL at the general cargo berth of VPT and its treatment in the cost statement and in the Annual Accounts for the year 2011-12 to 2013-14 and for the future estimates 2014-15 to 2016-17.	No assets of VSPL were deployed at GCB and hence no treatment made in the cost statements. From 1.4.2013, VGCB started commercial operations under BOT scheme. Hence, charges for lighterage of SAIL vessels was directly paid by SAIL to VGCB.																				
(d).	Clarify whether the common expenses and common assets of VSPL are apportioned to the cargo handled by VSPL at VPT berth and furnish the details thereof, if any.	It is clarified that no common expenses and common assets of VSPL are apportioned to the cargo handled at GCB by VSPL.																				
(xii).	Furnish a copy each of IT assessment orders for the period beyond 2007-08 i.e. from 2008-09 to 2013-14 to show that technical service fee was admitted as expenditure by the IT authorities. In the absence of the IT assessment certificate, a certificate from its Chartered Accountant establishing 'arm's length' relationship of the transaction as per the Income Tax Act may be furnished.	Assessment order for AY 2009-10 is furnished as Appendix 8.																				
(2).	Traffic:																					
(i).	As stated earlier, update the cost statements with the actual traffic for the year 2013-14. Consequently, the cargo and vessel traffic for subsequent years 2014-15 to 2016-17 may be reviewed based on 2013-14 actual traffic.	Updated cost statements and traffic projections for 2014-15 to 2016-17 based on actual traffic for 2013-14 have been furnished.																				
(ii).	Furnish the basis for traffic projections for the years 2014-15 to 2016-17 with detailed commodity wise traffic analysis and indicating reasons for increase/ decrease as	Appendix 9 provides commodity wise traffic projections.																				

	compared to 2013-14.	
(iii). (a).	Since the traffic for the year 2013-14 does not reflect the figures for the full year a comparison with 2012-13 traffic is drawn here. The traffic projected for the year 2014-15 in comparison to 2012-13 actuals traffic furnished in Form 2A shows reduction in the traffic of steam coal from 10.75 lakh tonnes to 10.00 lakh tonnes, Fertiliser from 1.68 lakh tonne to 0.50 lakh tonnes, gypsum from 12.44 lakh tonnes to 12.00 lakh tonnes, Manganese ore from 8.89 lakh tonnes to 8.00 lakh tonnes and other from 2.19 lakh tonnes to 2 lakh tonnes. Thus except for two cargo items viz. iron ore and coal, the VSPL has projected reduction in the cargo traffic of all the other cargo items. The VSPL to justify reduction in the traffic of these cargo items over the actual traffic handled in 2012-13.	The traffic projections for year 2014-15 to 2016-17 have been revised now based on the actuals as on 31.10.2014 which may please be perused by the authorities.
(b).	The VSPL to justify projecting reduction in the traffic of Gypsum/ Limestone to 11 lakh tonnes and 11.55 lakh tonnes as against 12 lakh tonnes projected in the year 2014-15.	The traffic projections for year 2014-15 to 2016-17 have been revised now based on the actuals as on 31.10.2014 which may please be perused by the authorities.
(c).	The VSPL to indicate additional traffic likely to be handled in view of addition proposed to the gross block of assets in the years 2014-15 to 2016-17 towards capital dredging in the berth front (₹8.20 crores), strengthening of berth (₹23.81 crores) and development of additional storage at Exim land (₹47.48 crores) proposed by VSPL. Confirm and show that the traffic estimates for these period captures the effect of the additional traffic volume, if any, assessed by VSPL on this account.	Additional traffic has been factored in our revised proposal duly considering the additions proposed to the gross block of assets in the years 2014-15 to 2016-17. Accordingly, it is confirmed that the traffic estimates for the above said periods captures the effect of the additional traffic volume.
(3).	Capacity:	
	The assessed capacity for all the years 2014-15 to 2016-17 is maintained at the existing level of 7.70 million tonnes per annum. The VSPL to assess addition expected in the existing capacity in view of additions to the gross block estimated at ₹8.20 crores, ₹23.81 crores and ₹47.48 crores during the years 2014-15 to 2016-17 respectively.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Our existing terminal capacity of 6.7 Million Tonnes (MT) has been reexamined and reworked taking into account the proposed investments. Cost statements have been modified accordingly. 2) It is submitted that the existing assessed capacity of 6.7 MT has to be viewed in conjunction with storage capacity, installed capacity (vertical transfer) and evacuation capacity (Horizontal transfer). The capacity calculations under the said 3 methods are furnished vide Appendix-10. 3) As may be noted, the capacity of our terminal under the 3 methods as given below are worked out after taking into account the investment on acquisition of additional land, Harbour Mobile Crane and wagon unloader. 4) Storage capacity: The total extent of back up area allotted to VSPL under the BOT licence agreement is 117800 sq. mtr. Out of

which infrastructure facilities have been developed in an area of 62577 sq. mtr. this balance area available for cargo stacking is 55223 sq. mtrs. only. Storage capacity is calculated on this extent which works out to 3.6 MnMT per annum. Storage capacity of additional land at Exim Park works out to 4.6 MnMT per annum.

Thus total storage capacity works out to 8.2 MnMT per annum.

a) Installed capacity: Installed capacity based on the utilization of equipment deployed by VSPL works out to 9.01 MnMT per annum.

b) Evacuation capacity: Capacity assessed based on the evacuation capacity of BHM and conventional means (Dumpers and Payloaders) works out to 7.7 MnMT per annum.

Our Terminal capacity is accordingly taken at lower of the above said three capacities i.e. 7.7 Mn. Tons.

(4). Income Estimation:

(i). For reasons stated earlier, update all the income estimates for the year 2013-14 with actuals. Consequently, also modify estimates for the years 2014-15 and 2016-17, if necessary, based on 2013-14 actuals.

Income estimates of 2013-14 has been updated with actuals for 2013-14 and estimates for subsequent three years are also modified as required based on 2013-14 actuals.

(ii). The income estimation to be reviewed and modified in view of our observation to review the traffic estimation.

Reviewed and modified income estimates furnished.

(iii). In Annex-III attached to the proposal, it is seen that for estimating the operating income for the years 2014-15 to 2016-17 for cargo other than BMHS cargo, the VSPL has assumed that 100% of estimated traffic would avail the stevedoring service, 84% of the traffic would avail HMC service and 67% of cargo would avail shore handling service and storage facility, 50% of cargo will avail weighment service and 67% of cargo will pay for Railway siding maintenance. The basis of arriving at the above mentioned percentages for availing different services by cargo other than BMHS cargo to be explained and justified with the percentage share of cargo that actually availed each of these services in the previous three years from 2011-12 to 2013-14.

(i). Details of tonnage of cargo availing services with BMH, Stevedoring with vessel gear, Stevedoring with HMC and Stevedoring with shore handling services for the years 2011 to 2014 are furnished.

FY	Total Qty handled (Excl BMHS)	Cargo Handled with			
		HMC	HMC + Shore	Vessel Gear	Vessel Gear + Shore
		(A)	(B)	(C)	(D)
2011-2012	3,004,611	1,028,621	1,679,519	138,696	159,773
2012-2013	3,544,344	932,080	1,682,936	287,045	442,283
2013-2014	3,446,135	1,096,862	1,503,534	326,978	518,761
	9,995,090	3,057,564	5,066,988	750,721	1,120,817
% Cargo		30.59	50.58	7.61	11.21
% HMC - A+B			81		
% of Shore Handling: B+D			62		

The hired crane from M/s. West Asia Maritime Limited was burnt in fire accident during August 2012. Hence from August 2012 to January 2013 only two HMCs were available. From January 2013 onwards two cranes from M/s. ETA Ports Limited were taken on hire. Again one of these ETA Cranes was damaged in a fire accident in October 2013 and the same was not available

		<p>till October 2014. Hence the actual traffic volume availing HMC services was less at 81% during the period 2011-14. Hence we projected the traffic volume availing HMC services at 84% for the future years. Based on actual shore handling services availed by customers and in view of projected traffic growth, it is estimated that 67% of cargo will avail shore handling and railway siding and maintenance. Since weightment services are optional it is estimated that 50% of customers will avail this service.</p> <p>VSPL vide its e-mail dated 1 April 2015 has furnished a copy of the agreement dated 17 January 2013 entered into M/s.ETA Port Operations for hiring of mobile cranes.</p> <p>(ii). The VSPL vide its e-mail dated 28 April 2015 has clarified that % deployment of HMC is as follows:</p> <p>(a). HMC deployment other than BMH is 84% (b). Overall deployment including BMH is 89%</p> <p>Expenditure for fuel may be corrected with 84% instead of 89% as we have already projected fuel 100% for HMC deployment for BMH operations.</p> <p>Regarding % hired crane, 89% on overall quantity is correct. So reversal of hired crane fuel 89% on overall quantity is justified.</p> <p>In view of above, VSPL has requested to modify cost statements accordingly.</p>
(iv).	For the year 2016-17, VSPL has estimated plot rent for cargo other than BMHS cargo for the additional land assuming 33% of the said cargo will avail storage facility at EXIM park. In this regard, the following points to be clarified:	
(a).	The basis of arriving at the said percentage for estimating the revenue may be explained.	67% shore handling is estimated for which plot rentals have already estimated. Hence, it is estimated that the remaining 33% of cargo will avail storage at Exim Park.
(b).	From the revenue estimation of plot rent, it appears that from the year 2016-17 onwards 100% of cargo other than BMHS cargo will avail storage facility beyond the prescribed free period i.e. 67% of cargo will avail existing storage facility and 33% of cargo will avail storage at the additional land. Confirm whether the above understanding is correct.	Yes, correct.
(c).	The existing Scale of Rates of VSPL does not prescribe storage rent for additional land to be developed at Exim Park. Explain the basis of estimating revenue at ₹15/ tonne per month uniformly for all cargo and also explain as to how the revenue estimated from additional land is as per the existing	Dwell time of most of cargoes is 30 days and hence one month rental (i.e., ₹6 PMT for first fortnight and ₹9 PMT for second fort night is estimated for cargo stacked at Exim Park as per the existing Scale of Rates for storage charges.

	Scale of Rates approved for VSPL.	
(d).	Clarify the tariff arrangement proposed for storage of cargo at the storage area of Exim park in the proposed Scale of Rates.	Exim Park development is to be completed by the second half year of 2016-17. As such, the plot rental income is not significant in this tariff cycle. Hence we proposed to collect the existing Scale of Rates of VSPL for EXIM Park also. Based on the plot rentals to be fixed by VPT under e auction as per the Land Policy, we shall consider revising our storage charges in the next tariff cycle for storage at EXIM Park.
(e).	From the soft copy of proposal (Annex III), it is seen that for estimating plot rent income from additional land, a divisible factor of 2 is considered while estimating the revenue at the existing rates. The reasons and logic for applying divisible factor of 2 may be explained.	This has been corrected in the revised proposal.
(v).	In Annex-III, the income from plot rent (other than additional land) at the existing tariff is estimated at ₹5.83 crores, ₹5.89 crores and ₹7.27 crores at existing rates for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 respectively. However, income from plot rent at the proposed rate is reduced to ₹4.51 crores, ₹4.59 crores and ₹4.58 crores though no reduction in storage charge is proposed by VSPL and status quo in the existing rates is proposed. Examine and make necessary correction in view of inconsistency observed.	Necessary correction is made as advised.
(vi).	The VSPL in Note 5 to Annex-VI has requested that ₹19.27 crores notional income being the estimated discount offered by it to SAIL in terms of bilateral agreement with SAIL should not be considered in the income estimations. In this connection, the VSPL to clarify how the commercial decision of the terminal to offer discount can be considered in cost plus method of tariff fixation exercise.	<p>(a). As submitted in our last tariff proposal, SAIL is the only major customer importing coking coal through Panamax vessels in Vizag Port for about 5 million Tons per annum. Our EQ-8 berth with mechanized handling system is customized to the requirement of SAIL in view of the 30 years Long-term agreement entered on 31 January 2005 itself. However, the said contract has been put under abeyance due to non-completion of deepening of navigation channels by VPT and presently VSPL is able to retain SAIL by agreeing to enter into various short-term agreements with SAIL on conditions acceptable to SAIL. Otherwise, the Project facilities of EQ-8 will be grossly underutilized. Accordingly, it is neither the discretion nor commercial decision of VSPL to grant discount or higher rebates to SAIL. Such differential tariff scheme is allowed under clause 2.10 of the Tariff guidelines in view of preventing underutilization of the Project facilities.</p> <p>(b). It is our considered submission that Tariff guidelines clauses 2.16.1 which provides that rates prescribed in SOR are ceiling rates and Rebates/ discounts are floor levels do not prohibit that such discounts/ Rebates shall not be recognized for calculation of actual income during tariff fixation.</p> <p>(c). Clause 4.4 permits granting of discounts</p>

and rebates adopting sliding Scale of Rates to motivate greater performance with a view to attract additional cargo. As said above, SAIL is the bulk cargo customer who has to be attracted with discounts and this scheme of rebate to SAIL will also be extended by VSPL to on non-discriminatory basis to all bulk volume customers willing to handle one million tons per annum at VSPL.

(d). However, the authorities during the last tariff order have maintained that as per the approach adopted in various tariff cases, revenue realizable as per approved Scale of Rates only can be considered and rebates/ discounts captured in the actual income reported in the Accounts are not considered.

(e). It is submitted that in terms of clause 2.13, the actual physical and financial performance are to be reviewed at the end of the tariff cycle with reference to the Projections relied upon and performance variation of more than + or- 20%, shall be adjusted. While doing so, 50% of the benefit/ loss already accrued shall be set off while revising the tariff. Computation of actual income based on approved tariff for the actual quantity handled instead of actual tariff collected will only result in notional benefit and not any accrued benefit. In other words, this clause envisages adjustment only if there is real benefit accrued to the Port operator and benefit can accrue only on actual income collected.

(f). To the specific query of the authorities that how discount can be considered in cost plus method of tariff fixation exercise, it is submitted that there will not be any issue if authorities consider Cost of operations as furnished in our cost statements in Form 3A plus allowable 16% ROCE and arrive the surplus comparing with the actual revenue earned in the past tariff cycle for arriving at the past surplus. But ~~past~~ surplus is calculated by comparing cost Plus allowable return with income earned at SOR which includes notional income to the extent of rebates and discounts captured. Hence, Cost Plus Return is strictly not followed unlike 2008 Guidelines here.

We submit that the tariff authorities to view our case objectively with special reference to clause 1.7 of the Tariff guidelines which provide for relaxation of the application of any of the provisions of the Tariff regulations Considering our genuine difficulties as enumerated above as a special case.

(vii). The rates set by the Authority are ceiling levels only. Indicate any other discount, if

Furnished in Appendix 6 as stated earlier.

	any, allowed by VSPL over the ceiling rates during the years 2011-12 to 2013-14. The revenue impact of such discounts allowed should also be quantified.																																													
(b).	Confirm the income estimated for the years 2014-15 to 2016-17 is based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates of VSPL. Confirm the income estimates do not capture tariff reduction/ concession, if any, granted by VSPL in the years 2011-12 to 2013-14 on account of flexibility available to Port Trusts/ BOT operators.	It is confirmed that income for 2014-15 to 2016-17 are estimated based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates. It is also confirmed the income estimates do not capture tariff reduction/ concessions for the years 2014-15 to 2016-17.																																												
(viii). (a).	Explain the basis for computation of berth hire income (as seen from the soft copy of the proposal) at 18000 tonnes/ day for coal at BMHS, 12000 tonnes/ day for steam and other coal, 7500 tonnes/ day for fertilizer, 16000 tonnes/ day for gypsum, 11000 tonnes/ day for manganese ore and 8000 tonnes/ day for other cargo. Confirm that the handling rate assumed for estimation of berth hire income is in line with the actual handling rate achieved in the past period 2011-12 to 2013-14.	<p>The following are the details of average discharge rates achieved for the last tariff cycle:</p> <table><tr><th rowspan="2">Cargo</th><th colspan="4">Discharge Rate</th></tr><tr><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>AVG</th></tr><tr><td>Coking Coal</td><td>20,768</td><td>20,111</td><td>20,889</td><td>20,589</td></tr><tr><td>Steam Coal</td><td>12,744</td><td>11,256</td><td>12,090</td><td>12,030</td></tr><tr><td>Gypsum</td><td>17,603</td><td>15,040</td><td>13,651</td><td>15,331</td></tr><tr><td>Manganese Ore</td><td>12,008</td><td>12,932</td><td>14,313</td><td>13,085</td></tr><tr><td>Iron Ore Fines</td><td>12,233</td><td>14,665</td><td>15,399</td><td>14,099</td></tr><tr><td>Fertilizers</td><td>10,177</td><td>7,817</td><td>-</td><td>5,998</td></tr><tr><td>Others</td><td>5,866</td><td>8,367</td><td>11,235</td><td>8,489</td></tr></table> <p>Accordingly, average discharges rates considered for the computation of berth hire income.</p>	Cargo	Discharge Rate				2011-12	2012-13	2013-14	AVG	Coking Coal	20,768	20,111	20,889	20,589	Steam Coal	12,744	11,256	12,090	12,030	Gypsum	17,603	15,040	13,651	15,331	Manganese Ore	12,008	12,932	14,313	13,085	Iron Ore Fines	12,233	14,665	15,399	14,099	Fertilizers	10,177	7,817	-	5,998	Others	5,866	8,367	11,235	8,489
Cargo	Discharge Rate																																													
	2011-12	2012-13	2013-14	AVG																																										
Coking Coal	20,768	20,111	20,889	20,589																																										
Steam Coal	12,744	11,256	12,090	12,030																																										
Gypsum	17,603	15,040	13,651	15,331																																										
Manganese Ore	12,008	12,932	14,313	13,085																																										
Iron Ore Fines	12,233	14,665	15,399	14,099																																										
Fertilizers	10,177	7,817	-	5,998																																										
Others	5,866	8,367	11,235	8,489																																										
(b).	The exchange rate adopted for arriving at the income from berth hire for the years 2014-15 to 2016-17 is seen to be 1 US \$ = ₹62.50. The VSPL may update it with the prevailing exchange rate.	Updated with prevailing exchange rate of ₹61.66. Estimated sheet for berth hire increase is revised and furnished as Appendix 12.																																												
(5).	Operating Cost:																																													
(i).	In terms of clause 2.5.1. of the 2005 tariff guidelines, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all the commodities announced by the Government of India. The WPI for all the commodities for the tariff cases to be decided in the year 2014-15 decided by the Authority is 6% which has been communicated to all Major Port Trusts and BOT operators including VSPL vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc dated 23 July 2014. Hence, the annual escalation in the estimation of cost for the years 2014-15 to 2016-17 should be modified accordingly.	The cost estimates for the years 2014 to 2017 have been modified taking cost escalation at 6%.																																												
(ii).	As stated earlier, the estimates of all expenses for the years 2014-15 to 2016-17 to be reviewed and revised based on 2013-14 actuals.	Reviewed and revised estimates furnished.																																												
(iii).	Operating and Direct Labour:																																													
(a).	The proposal states that the operating and direct labour cost for onboard and shore operations is estimated with respect to traffic based on the actual amount being paid to contractors. As seen from the soft copy of the proposal the base unit rate of ₹6.75 per	<p>Enclosed herewith the work orders issued to M/s.Gita Enterprisiers for supply of on board labour and M/s.Eversun Marine Trade Pvt. Ltd. for labour for wagon loading.</p> <p>Estimates are modified with escalated factor of</p>																																												

	tonne for coking coal at BMHS and ₹3.05 per tonne, for other cargo is considered for estimating the operating and direct labour cost for the year 2014-15 and escalated by 7% per annum for the years 2015-16 and 2016-17. Furnish copies of contract entered with the outsourcing agency/ agencies and linking the unit rate adopted with the rate in the outsourcing contract to justify estimation of operating and direct labour cost. Indicate the validity period of the contract.	6% per annum in line with increase in WPI as stated above by TAMP. Appendix 13.
(b)	Confirm whether the relevant service provider(s)/ contractor is engaged following a competitive bidding and arm's length relationship is maintained for such transaction which should be supported with necessary documents, if necessary.	Confirmed that contracts are awarded by competitive bidding and arm's length relationship is followed.
(c)	Annual escalation of 7% adopted by the VSPL for the years 2014-15 to 2016-17 over the estimates of previous years may be justified with reference to the relevant provision in the outsourcing contract.	Annual escalation now revised to 6%.
(d)	It is seen that the annual escalation factor is not considering for estimating this expense in the year 2016-17. Confirm the position.	Estimates revised.
(iv)	Maintenance labour:	
(a)	The estimates of maintenance labour cost relates to maintenance of BMH system which has also been outsourced. Justify the basis for adopting 7% annual escalation for estimating this cost item in the year 2014-15 over 2012-13 actuals and further 7% annual escalation adopted for the subsequent two years viz. 2015-16 and 2016-17 with copy of the outsourcing contract entered by VSPL quoting the relevant clause in the contract in this regard.	Estimates are modified with escalation of 6%. Contract provides for annual escalation based on the minimum wages and whole sale price index.
(b)	Confirm the validity period of such contract.	Contract is valid till 2016. (Appendix 13C)
(c)	Confirm whether the relevant service provider/ contractor is engaged following a competitive bidding and arm's length relationship is maintained for such transaction which should be supported with necessary documents.	Confirmed that contracts are awarded by competitive bidding and arm's length relationship is followed.
(v)	Equipment Running Cost:	
(a)	Power Cost	
(i)	The unit rate of electricity considered in the estimation of power cost as seen in the soft copy of the proposal [the file name 'Expenditure Actual and Estimates'] is ₹9.06 per tonne in the year 2014-15 including the unit load rate. Whereas, the unit rate indicated in Form 3B is ₹6.71 per tonne. Such discrepancy is seen in the unit rates for all the years. The correct position may be indicated and reflected in Form 3B.	Form B has been revised with per unit cost, which includes load road and fuel surcharge for all the years.
(ii)	The per tonne power consumption and unit rate of power may be updated with 2013-14 actuals. The unit rate of power should be	Actuals updated. Last 3 months bills are furnished as Appendix 14.

	substantiated with copies of recent bills of immediate last three months.															
(b).	Fuel Cost															
	Justify steep increase of 23.3% in the fuel cost from ₹6.87 per tonne in 2012-13 actuals to ₹8.47 per tonne in 2013-14 estimates. Also, furnish copies of fuel bill of the relevant period i.e. 2012-13 and the recent bill of 2014-15 to justify the increase in the unit rate.	Actual expenditure incurred for FY 2013-14 is updated in the cost statements. Now it is increased to ₹7.72 per tonne. Diesel price has increased from ₹59 per ltr to ₹67 per ltr during the FY 2013-14. <table><tr><th>Month</th><th>Per Ltr</th></tr><tr><td>April 13</td><td>59</td></tr><tr><td>March 14</td><td>67</td></tr><tr><td>Increase</td><td>8</td></tr><tr><td>% of increase</td><td>13.19%</td></tr></table> Bills enclosed as Appendix 15.	Month	Per Ltr	April 13	59	March 14	67	Increase	8	% of increase	13.19%				
Month	Per Ltr															
April 13	59															
March 14	67															
Increase	8															
% of increase	13.19%															
(c).	Repairs and Maintenance Cost:															
(i).	Note 15 of Annex-VI states that estimation of repair and maintenance cost includes an element of annual maintenance with Leibherr for maintenance of HMC reportedly stated to be as per new agreement entered by VSPL with them. Furnish a copy of the contract agreement entered by VSPL with Leibherr for maintenance of HMC to justify the estimate of ₹4.06 crores per annum estimated for each of the years 2014-15 to 2016-17. Also, confirm the said agreement is entered following a competitive bidding process.	Copy of the contract agreement entered by VSPL with Leibherr is furnished as Appendix 16A & B. We need to enter this agreement only with Leibherr who are the OEM of this imported cranes and spare parts for maintenance of this cranes are supplied only by them in India. <table><tr><td>Rate per Engine Hour as per New contract dated 01.11.2013</td><td>7,103</td></tr><tr><td>Add: Sales tax @ 12.5% on 60%</td><td>533</td></tr><tr><td>Rate per hour:</td><td>7,636</td></tr><tr><td>Average Output per Engine Hour</td><td>450</td></tr><tr><td>Per MT works out to</td><td>16.97</td></tr><tr><td>Qty for 14-15 - in lakh</td><td>23.78</td></tr><tr><td>Expenditure in Lakhs</td><td>403</td></tr></table>	Rate per Engine Hour as per New contract dated 01.11.2013	7,103	Add: Sales tax @ 12.5% on 60%	533	Rate per hour:	7,636	Average Output per Engine Hour	450	Per MT works out to	16.97	Qty for 14-15 - in lakh	23.78	Expenditure in Lakhs	403
Rate per Engine Hour as per New contract dated 01.11.2013	7,103															
Add: Sales tax @ 12.5% on 60%	533															
Rate per hour:	7,636															
Average Output per Engine Hour	450															
Per MT works out to	16.97															
Qty for 14-15 - in lakh	23.78															
Expenditure in Lakhs	403															
(ii).	Explain the reasons for adopting 30 months actual average [i.e. 2011-12 to 2013-14 (for six months)] for estimating the repairs and maintenance cost of 2014-15.	Cost statements are revised and estimated the repairs and maintenance cost at 6% escalation on actuals of 2013-14.														
(vi).	Maintenance Dredging:															
(a).	VSPL in the proposal has stated that VPT is charging dredging cost on per shift basis. Furnish copies of bills raised by the VPT for the maintenance dredging for the years 2011-12 to 2013-14 to substantiate the figures considered.	Bills raised by VPT are furnished as required (Appendix 17).														
(b).	The unit rate of dredging at ₹425999 per shift for 10 shifts for 2014-15 may be justified with reference to past actuals.	Maintenance dredging is incurred as per the instructions of VPT based on their periodical hydrographic surveys and depend on the siltation of soil. Hence, this expenditure will not be uniform for all the years. However, we have estimated in line with the last year.														
(vii).	Revenue Share:															
(a).	The sum of actual income from wharfage and berth hire reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13 is ₹1311.47 lakhs and ₹1494.78 lakhs respectively. The revenue share when computed as per the LA at 17.111% on the wharfage and berth hire income reported by	Reconciliation statement furnished as Appendix 18. Reasons for variance is due to inclusion of wharfage charges under Integrated terminal service charges i.e., Integrated terminal service charges invoice includes wharfage that results in the difference.														

	the VSPL in the Annual Accounts for the years works out to ₹244.41 lakhs and ₹255.77 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively as against ₹255.32 lakhs and ₹299.88 lakhs reported in its Annual Accounts. Explain the reasons for the difference.	
(b).	Further, as per clause 2.8.1. of the 2005 guidelines, admissible revenue share to the extent of next highest bidder i.e. 12.811% works out to ₹168.01 lakhs and ₹191.50 lakhs respectively based on the income from wharfage and berth hire reported in the Annual Accounts. As against that the VSPL in the cost statement has considered revenue share pass through of ₹293.20 lakhs and ₹312.69 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively. It is not clear as to how the admissible revenue share considered by the VSPL in the cost statement is higher than the revenue share payment made to the VPT as per its Annual Accounts. Clarify the variations in the revenue share figures.	Same as above.
(c).	Furnish workings of revenue share payable as per LA giving details of the actual income from berth hire and wharfage for the years 2011-12 to 2013-14 duly tallying the figures with the respective audited Annual Accounts and separate workings for revenue share admissible as pass through as per tariff guidelines of 2005. Similar working should also be furnished for the years 2014-15 to 2016-17 estimates in support of the revenue share expenses estimated as pass through in the cost statement.	Required statement is furnished – Appendix 19.
(viii).	Equipment Hire Charges:	
(a).	Equipment hire charges for the years 2014-15 to 2016-17 is estimated based on different per tonne rates for different services. The unit rate adopted for estimating the equipment hire charges for handling coal and onboard equipment is ₹4.60 per tonne for each service, shore handling at ₹34.30 per tonne, ₹23.00 per tonne for internal shifting and ₹47.52 per tonne for hire of HMC. Each unit rate adopted in the estimation of expenses should be substantiated with copies of latest valid contract(s) entered by VSPL correlating it with the unit rates indicated in the contract(s) giving reference to the relevant clause in the hiring contract(s) entered by VSPL.	Work order copies attached. Cost revised as per the applicable escalation. (Appendix – 20A & 20B).
(b).	Confirm that the contract awarded by VSPL was finalised following competitive bidding process to ensure competitive and reasonableness of rates.	It is confirmed that the contract awarded by VSPL was finalized following competitive bidding process.
(c).	For estimating the hire cost of Harbour Mobile Crane (HMC), the VSPL has assumed that out of 84% of the cargo traffic other than BMHS cargo, 50% will avail the	Cost statements are revised with actuals for the year 2013-14. As per which 88% of cargo traffic will avail HMC services.

	<p>facility of hired HMC. The basis of applying these percentages for estimating the hire cost of HMC may be explained. During the last general revision, the VSPL had submitted that with addition of 1 HMC proposed by VSPL in the year 2011-12, the quantum of cargo availing the facility of outsourced HMC will reduce to 26% of 80% of cargo other than BMHS cargo. In the light of the above position, explain the reasons as to why in the current proposal, percentage share cargo availing the facility of hired HMC is envisaged to increase though the traffic projected for 2014-15 does not show any significant growth over the cargo traffic handled in the year 2012-13.</p>	<p>VSPL had proposed purchase one new HMC in the year 2011-12 in addition to exiting 2 HMC and one hired crane from M/s.WAM Limited, Chennai. But the hired crane was destroyed in the fire accident in August 12. At that time ETA Ports, Dubai an associate of M/s.WAM approached us with an offer of taking both their cranes at Jabalali Port on hire which are about 5 years old. The Management considering stringent financial position at that time, decided to take both cranes on hire instead of investing in New Crane which was costing of about ₹25 crores and take one more crane on hire.</p>
(ix)	Lease Rentals:	
(a)	<p>Confirm that the unit rate of ₹90 55 per week for 100 sq. mtrs. adopted for estimating lease rental for area of 121,700 sq. mtrs. allotted by VPT and ₹62,986 per month for the building allotted to VSPL is in line with the provision of the License Agreement.</p>	<p>Confirmed that the unit rate of lease rental adopted is in line with provision of concession agreement.</p> <p>Bills copies are furnished as Appendix 27.</p>
(b)	<p>The current proposal also estimates lease rental for additional land of 30.5 acre at EXIM Park which is stated to have been allotted by VPT on 27 January 2014. In this regard, the following points may be clarified:</p>	
(i)	<p>Even during the last revision, the VSPL had estimated lease rent for additional land at EXIM Park for the years 2012-13 and 2013-14 which was allowed by the Authority subject to certain modification in the unit rate. The Authority in para 11(viii)(h) of the Order dated 11 October 2011 has decided that in the event the revised lease rental (to be) approved for the VPT lands for the quinquennium 2008-13 was lower than the lease rental considered in the VSPL case, the entire excess would be fully adjusted in the next review. From the current tariff revision proposal, it is understood that the said land was allotted only in January 2014 which is far end of the last tariff cycle. The benefit accrued to VSPL on account of allowing lease rental on additional land based on the submission made by VSPL during the last revision may be assessed and quantified for adjustment in the current tariff cycle.</p>	<p>As observed by the Authorities the land at Exim park was allotted to us in only on January 2014 and hence no actual expenditure was incurred in the previous tariff cycle. In the previous tariff cycle we have projected not only the expenditure towards lease rentals but also rental income and incremental traffic based on the availability of additional storage space. Accordingly we could not achieve the projected increased through put in 2012-13 to till date. Hence no benefit could be said to be accrued to VSPL on account of the lease rental expenditure shown in the cost statements of the previous tariff cycles.</p>
(ii)	<p>Clause 5.3. of the License Agreement allows Licensor to make available additional land or other premises at lease rent or other charges payable as mutually agreed between the Licensor and Licensee. Indicate the basis of the unit rate adopted for estimating lease rental for the additional land at EXIM Park and confirm it is in line with the provisions in the License Agreement. If the lease rent approved by the Authority for VPT lands is</p>	<p>It is confirmed that the unit rate adopted for estimating lease rentals for the additional land at EXIM Park is in line with provisions in the License Agreement and as per the tariff approved by the TAMP for VPT lands.</p>

	considered then give reference of the rate adopted from the Order approved by the Authority.	
(x).	Insurance:	
(a).	Copy of the report of Asset Valuer approved by the Insurance company to assess the replacement value of assets and copy of insurance cover taken by VSPL for the years 2013-14 and 2014-15 may be furnished to us to substantiate insurance premium cost.	Copy of Insurance is furnished as Appendix 21. VSPL vide its e-mails dated 6 April 2015 have furnished copy of the insurance cover and copy of the premium paid for the financial years 2013-14 and 2014-15.
(b).	Justify the basis of applying 7% escalation in the insurance cost estimates for the years 2015-16 and 2016-17. Clarify how WPI escalation is relevant for the purpose of estimating insurance premium.	We are estimating 5% nominal increase on the Insurance cost of 2014-15.
(xi).	Technical Service Fee:	
	In the last tariff revision Order as brought out in para 11(iii)(d)(ix), technical service fee paid by VSPL from 2006-07 onwards to 2009-10 to the extent remaining unamortised i.e. ₹287.76 lakhs was decided to be spread over the remaining period of the project i.e. 24 years from the year 2008 onwards i.e. 12.16 lakhs per annum. It is seen that the VSPL has not considered this element in the cost statement for the period 2011-12 to 2013-14 actuals and estimates for 2014-15 to 2016-17. The VSPL to include this adjustment in the cost statement in line with the decision taken in the last tariff Order.	Adjustment has been made in the revised cost statements.
(xii).	Depreciation:	
(a).	As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, depreciation has to be computed on straight line method with life norms as per Companies Act or based on life norms prescribed in the License Agreement whichever is higher. Confirm that depreciation computed is in line with clause 2.7.1 of the Tariff Guidelines of 2005.	It is confirmed that depreciation is computed as per the clause 2.7.1 of the Tariff Guidelines of 2005.
(b).	The depreciation figures considered in the cost statement do not match with the figures reported in the Annual Account for the years 2011-12 to 2013-14. Reconcile the difference.	Reconciliation statement is furnished as Appendix 22.
(c).	The Companies Act, 2013 has been announced by the Ministry of Corporate Affairs. Confirm the depreciation rate considered by VSPL is based on the provisions of Companies Act 2013. Indicate the depreciation rate adopted by the VSPL based on the useful life of assets prescribed in the Companies Act 2013 giving reference to the relevant items in the said Depreciation Schedule of the Companies Act 2013.	We have provided depreciation as per the Companies Act 1956 since our company has changed the financial year to calendar year from 01.01.2014 onwards to align with the accounting year of our holding company. Accordingly, schedule 2 of the Companies' Act of 2013 will be applicable from the next financial year onwards. Hence in the projections we have estimated depreciation as per the companies' act 1956 for 2014 to 2017.
(xiii).	Financial and Miscellaneous Income (FMI):	
(a).	The VSPL under this head has considered ₹28.41 lakhs and ₹0.62 lakhs as other income in the years 2011-12 and 2012-13 respectively based on its Audited Annual Accounts for the year 2013-14. Whereas for	Out of ₹28.41 lakhs, ₹25 lakhs is forfeited security deposit from M/s.Nirmidhi Marketing Private Limited on account of non-fulfillment of committed cargo and remaining ₹340,796/- on account of arbitration award received from

the year 2013-14, the VSPL has estimated ₹55.60 lakhs under this item for 6 months period. Explain the reasons for wide variation in the other income under FMI and also clarify the nature of this income.

(b). Explain the reasons for not estimating this income for the years 2014-15 to 2016-17.

(6). **Capital Employed:**

(i). As against additions to the gross block aggregating to ₹9517.18 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 allowed in the last tariff cycle, the aggregate of actual additions reported to the gross block for the years 2011-12 and 2012-13 and estimates for 2013-14 is ₹759.50 lakhs. The actual addition to the gross block of assets widely varies from the additions to gross block considered in the last Order which was based on the submission made by VSPL. Explain the reasons for significant variations from the proposed plan of additions to the Gross block vis-à-vis the actual deployment. Also furnish details of actual additions to the gross block vis-à-vis the additions to gross block estimated by the VSPL in the last tariff Order item wise as tabulated in the para 11(xiii) of the Order.

M/s.Rashtriya Ispat Nigam Limited.
₹0.62 lakh is collected towards sale of tender forms during FY 2012-13.
Cost statements are revised with actual income for 2013-14.

No such income is estimated for the next 3 years as the above income are casual and non-recurring nature.

Sl. No.	Name of the Asset	Additions to Gross Block		Remarks
		Proposed by VSPL	Actual investment	
	FY 2011-12	Amt. in Lakhs		
1	Coal Grab	90.22	81.82	
2	Harbour Mobile Crane	2,469.26	Taken on lease	(a)
3	Wagon Unloader	1,391.65	-	(b)
4	Repairs and Strengthening of Berth No EQ 9	1,464.10	183.15	(c)
5	Additions to Gross Block	-	283.07	
	FY 2012-13			
1	Development of Storage Yard at Exim Park	4,498.30	-	(d)
2	Additions to Gross Block		188.75	
	FY 2013-14			
1	Purchase of 10 Tippers		255.64	
2	Additions to Gross Block		38.51	
	Total	9,913.53	1,030.95	

Reasons for significant variation is submitted item wise below:

(a). Harbour Mobile Crane:

VSPL had proposed purchase of one new HMC in the year 2011-12 in addition to exiting 2 HMC and one hired crane from M/s.WAM Limited, Chennai. We were negotiating with Liebherr, OEM for purpose of the proposed crane for concluding the commercial terms regarding warranty for 3 years and payment terms. M/s.Liebherr was stringent in their commercials terms and offered warranty for one year only. Hence, the negotiations were prolonging for some time.

In the meantime, the hired crane from M/s.WAM was destroyed in the fire accident in August 2012. At that time M/s.ETA Ports, Dubai an associate of M/s.WAM approached us with an offer of taking both of their cranes available at Jabalali Port on hire which are about 3 years old. The Management considering stringent financial position at that time and the urgent need of cranes, decided to take both cranes on hire instead of investing in New Crane which was costing of about ₹25 crores and take one more crane on hire. It is pertinent to note that ETA Ports, Dubai was also negotiating with Haldia Port for deployment of above said two cranes on hire basis and ETA Ports was infavour of giving both their cranes only to the prospective lessee to save the transportation and installation cost. Further these two cranes

were found to achieve our objective of purchasing a new HMC as stated in our last tariff proposal i.e., a) increase discharge rate b) to ensure availability by assuring proper preventive maintenance. Hence, leasing of two cranes instead of investing in a new crane and taking one crane on lease was found to be prudent. Accordingly, new HMC was purchased.

(b). Purchase of two Gantry Unloaders:

The main utility and advantage of this equipment is for unloading cargos from Railway wagons so as to avoid wagon damages caused by Excavators and avoiding full manual labour for wagon unloading to achieve a saving in unloading time by 40%.

Iron ore is the only cargo unloaded from wagons for export from our terminal. The Iron ore market which was at peak in 2009-10 and 2010-11 started declining from 2011-12 onwards owing to hike in export duty and Railway freight besides fall in price of iron ore in the International market. Added to this, the ban of iron ore mining by Odisha state led to complete fall of iron ore market for the past three years. Literally, the iron ore volume handled at VSPL from second half of 2011-12 is almost NIL. Hence, it was considered prudent not to invest in these two Gantry wagon unloaders till iron ore market is revived and sufficient demand regained for export from our terminal. Accordingly, this investment was deferred for better times.

(c). Repairs and Strengthening of EQ-9 berth.

As informed in the last tariff proposal, during August 2010, soil subsidence at EQ-9 berth was noticed with apparent lateral movement of the berthing structure. An Expert committee led by the designer of our berth made an initial study which revealed that the Marine structures are in tact and the said Committee based on detailed investigations and tests recommended ground improvement by band drains and injecting Lime slurry upto a depth of 6 metres on the soil surrounding the piles supporting the Stacker reclaimer foundation. Same was informed to VPT in our letter No.01:01:001/1708/2010-11 dated 26 March 2011 and on that basis, a capex of ₹1464.10 lakhs was projected in the last tariff cycle.

VPT in its letter IENG/EE(Proj)/EQ8%/EQ9/158 dated 2 June 2011 informed to furnish a specific study/ recommendations from an Institution like I.I.T instead of limiting to recommendations by a team of experts keeping in view the safety of the diaphragm wall and relieving the structure

for earth pressure due to surcharge.

Accordingly, a study report dated 7 July 2011 on the soil condition at EQ-9 made by a retired I.I.T Professor was submitted to VPT.

During the follow-up meeting with C.E, VPT on 4 August 2011, VPT informed to carry out physical testing of the diaphragm wall (NDT Test) by a reputed Government agency like I.I.T.

VPT was requested in our letter No.01:01:001/753/2011-12 dated 12 August 2011 to permit soil strengthening activity by installing band drains and Lime grouting pending completion of further core testing by I.I.T.

The NDT Testing by I.I.T, Chennai was completed by 26 June 2012 after various preliminary tests like underwater videography, ultrasound testing of the Marine structures etc. During the next meeting with VPT on 20 October 2012, VPT insisted to obtain structural stability analysis study done by the Department of Ocean Engineering, I.I.T, Chennai and submit the same. The said study report was accordingly got done and the report submitted to VPT on 5 February 2013. In the meantime, VPT took up the work of deepening of channels of -16.10 meters and during our meeting with the Chairman, VPT on 20 June 2013, the VPT officials expressed their concern regarding stability of our berths at the dredged level of -16.10 meters. We addressed their concern submitting the original berth design and the recent study report of I.I.T, Chennai made for structural stability analysis which confirmed that our berths were designed and constructed for a depth of -14.5 meters and they are stable for dredging upto -16.10 meters.

VPT in its letter dated 30 January 2014 informed that a thorough study shall be made to remove their apprehension whether our berths will cater to -16.10 meters dredged draft. VPT itself entrusted this study to the Department of Ocean Engineering, I.I.T, Chennai for an indepth study/ checking our original and latest design reports vis-à-vis present condition of berth structures. VSPL was also asked by VPT in their letter dated 11 April 2014 to sponsor this study at a cost of ₹20.00 lakhs. The study by the I.I.T team done for a week from 20 May 2014 furnished the draft report to VPT on 24 July 2014 which revealed that our berths are capable to withstand a dredged depth of -16.10 meters

However, VPT in its letter dated 12 August 2014 informed that the report of I.I.T is under examination and upon finalization further course of action with the approval of the board will be intimated.

Thus, the capital work of berth strengthening as proposed by us could not be taken up solely for want of approval of VPT being the Licensor despite our continuous efforts and follow ups as narrated above. Hence, the same is proposed to be taken up in the current tariff cycle.

(d). Development of storage yard at EXIM Park: The reason for not taking up this Capex is till date VPT has not handed over this land to us despite pending of this issue since 2007 when the Board of VPT approved this allotment on 23 July 2007 for 40.05 acres. The sequence of events culminating in this abnormal delay is narrated briefly below:

(i). VPT after reviewing the allotment reduced the extent to 30.5 acres and after board approval for revised allotment on 23 December 2010, sent to Government for approval though our License Agreement provide for allotment of land at EXIM park.

(ii). The Ministry in their letter dated 17 June 2011 clarified that in view of the allotment under the already approved concession agreement, further approval is not required.

(iii). Based on the instructions of the Cabinet dated 18 August 2011 regarding ban on allotment of Government lands, our land allotment was kept pending. Subsequently, these cabinet instructions were relaxed on 30 July 2012 in the case of PPP concessionaires.

(iv). VPT again put up our allotment proposal to their Board on 16 March 2013 with the cabinet instructions and communicated its approval to VSPL the allotment of the 30.5 acres of land on 16 April 2013 on annual lease mode. VSPL communicated its concurrence for the said allotment.

(v). Despite lapse of six months from the date of communication of allotment, the land was not handed over to us and we understood that this matter has been submitted to VPT Board for taking a decision as to applicability of Land Policy 2010 for this allotment as the initial allotment was made in 2007 when Land Policy, 2004 was in vogue.

(vi). It is pertinent to note that VPT itself had confirmed to TAMP in their tariff proposal for fixation of land lease rentals for the quinquennium 2008 to 2013 is in line with the Land Policy Guidelines, 2010 and as such there is no ambiguity regarding allotment of land to VSPL which too needs to pay lease rentals as per the tariff fixed by TAMP under 2010 Land

		<p>Policy Guidelines.</p> <p>(vii). Finally, the allotment letter with terms and conditions for allotment of 30.5 acres at EXIM Park was issued to us on 27 January 2014 and VSPL has also paid the one year advance rent and one year annual lease rental as security deposit.</p> <p>(viii). Still the execution of lease deed and other handing over formalities are yet to be completed.</p> <p>(ix). As the authorities are aware, without the lease agreement, it is not possible to start the development works as even power connection cannot be applied without lease agreement. Hence this capex proposal too has been shifted to the current tariff cycle.</p> <p>(Appendix-23.)</p>
(ii).	Since the year 2013-14 is already over, the estimates furnished in Form 4A may be updated with reference to the actuals as per Audited Accounts with consequent modification, if necessary, in the estimates for the years 2014-15 to 2016-17.	Form 4A has been updated with required modifications in the estimates for 2014-15 to 2016-17.
(iii).	The net block of assets considered in the cost statement in Form 4A do not match with net value of fixed assets reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13. Reconcile the difference for the said two years and 2013-14 actuals as well.	Reconciliation is furnished in the Appendix-22.
(iv).	The actual additions to the gross block estimated in the year 2013-14 as well as estimated additions proposed to the Gross Block of assets in the years 2014-15 to 2016-17 may be substantiated with copies of Bills settled/ work orders issued / budgetary quotations, as the case may be. Also, furnish the present status of the additions proposed to the gross block in the years 2014-15 to 2016-17 for each of the assets.	Work orders for commencement of Strengthening of berths and development of EXIM Park have not yet been issued awaiting the formal approval/ handing over of the land by VPT as explained in detail above. However, these formalities are expected to be completed in the next two months basis which formal work orders will be issued. In view of the criticality of these capex which are essential and need to be carried out in this tariff cycle at any cost, the authorities are requested to approve our Capex estimates (Appendix 24) which were prepared in consultation with our expert team for berth strengthening and EXIM Park development. We confirm that there will not be much variation between our estimates and the work orders to be issued.
(v). (a).	Form 4A shows additions of ₹820.80 lakhs in the year 2014-15 towards dredging waterfront area upto 50 mtrs. from the berth front to enable berthing of fully laden panamax vessel. As per Article 3.9(c)(i) of the LA, it is the obligation of the Licensor to maintain entrance channel draft and dredged draft alongside the berth at 10.70 mtrs. Further as per the LA, it is the obligation of Licensor to undertake capital dredging at the cost and responsibility of the Licensee i.e. the VSPL. In this context, give the reference to the provision in the LA to show that the proposed capex relating to dredging water	Clause 3.9 provides for obligations of the Licensor and Licensee during the Operations & Maintenance Phase of our Project. The specific clause 3.9(c)(i)(e) is the relevant clause which provides that capital dredging has to be carried out by VPT at the cost and responsibility of the Licensee. As known, capital dredging during operation phase means capital dredging alongside the berth (Berthfront) only.

	front area complies with the provision in the License Agreement.	
(b)	With reference to the said capex also please clarify whether any vessels arriving at the berth of VPT have / will derive any benefit from the reported deepening of the channel carried out by the VSPL. If so, intimate whether the VPT and VSPL have any arrangement for sharing the cost or revenue for the benefit derived by the VPT. If there is no such arrangement, the estimated expenditure may be adjusted suitably with the benefit accruing to the vessels visiting VPT berth.	<p>VPT is deepening the entrance channel and Inner Harbour channels in the Northern arm beyond 50 meters from the berth front.</p> <p>Hence, VSPL has to do the deepening to -16.10 meters upto 50 meters alongside its berths. Once this is done, VSPL's berths only will be capable of handling Multicargo Panamax vessels in the Northern arm of Inner Harbour as the other berths of VPT EQ-2 to EQ-7 and WQ-2 to WQ-5 are yet to be strengthened to withstand deepening of channels to -16.10 meters.</p> <p>Hence, vessels arriving at VPT berths also will derive benefit as they can be lightened at VSPL berths to the draft of VPT berths. However, there is no arrangement as of now for sharing of cost or revenue with VPT in this regard.</p>
(c)	Assess the additions to the capacity, if any, on account of the proposed additions to the gross block.	The capacity has been assessed duly taking into account the proposed additions to the gross block in our revised projections.
(vi)	The VSPL has proposed capital expenditure of ₹47.48 crores in the year 2016-17 for development of storage yard in the EXIM park. The VSPL had envisaged a capital expenditure of ₹44.98 crores for the same item in the last tariff revision proposal and the Authority had moderated it to ₹42.62 crores for the reasons stated in para 11(xiii)(a)(v) of the Order. This was considered subject to the condition that if at the time of review of actuals it is found that the proposed investment does not materialize in the year 2013-14 the advantage accrued to VSPL on this account will be assessed and fully adjusted in the next tariff cycle. In this regard, VSPL as well as VPT were required to intimate the Authority immediately without waiting for the tariff validity period to expire. Neither the VSPL nor the VPT have intimated that the capex relating to EXIM Park has not materialised in the last cycle. Explain the reasons for not bringing out this position to the Authority. It appears that the capital expenditure proposed for development of land at EXIM Park has not materialised in the year 2013-14. The VSPL to quantify the additional surplus accrued to VSPL for the years 2011-12 to 2013-14 and for 2014-15 (till September 2014). Furnish detailed working in this regard for adjustment in tariff to be determined in this cycle. The additions to the capacity on account of the proposed additions to the gross block should be assessed and furnished.	<p>Our position regarding why this capital expenditure was not materialised in the last tariff cycle was explained in detail above under our reply to query 6(i)-Capital employed. The delay is beyond our control despite our regular follow up and efforts with VPT and we earnestly hoped that approval will be received within the duration of the tariff cycle.</p> <p>However, we submit to the authorities that our traffic volume for 2012-13 and 2013-14 in our last tariff cycle was projected at a higher level of 6.75 Million Tons for 2012-13 and 7.09 Mn.Mts for 2013-14 against our earlier projections for 2012-13 and 2013-14 due to factoring of this capex of ₹47.48 crores. Without this proposed capex, the said enhanced throughputs of 2012-13 and 2013-14 could not be projected to be achieved. Hence, no advantage could be said to have accrued as the projected revenue surplus too would come down due to reduced annual throughput for 2012-13 and 2013-14 which is necessitated to be recomputed in the absence of this capex.</p> <p>Such unforeseen events happen practically and beyond our control.</p> <p>Hence, the authorities are requested not to view this as an accrued benefit to us in the last tariff cycle calling for adjustment in the current tariff cycle.</p>
(vii)	It may be confirmed that the entire proposed	Confirmed that the entire proposed expenditure

	expenditure in each of the years will be capitalized in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year. In this regard, it may be borne in mind that capital work-in-progress is not counted towards capital employed for the purpose of allowing return thereon.	in each of the years will be capitalized in the books of account of the same year and will be physically available for operation in the very same year.												
(viii).	Confirm as to whether the proposed investment/ addition to gross block is as per License Agreement.	It is confirmed that the proposed investment/ addition to gross block are in accordance with our License Agreement.												
(ix).	Form 4B of the prescribed format requires to provide details relating to each of the assets proposed to be added to the gross block in terms of the particulars given therein. The VSPL has not furnished the requisite Form 4B. The VSPL to furnish Form 4B duly filled quantifying the effect of the proposed investment in terms of addition to the capacity, additional traffic/ business, reduction in the unit operating cost or any improvement in the operational efficiency. As the FY 2013-14 is over, the requisite details with reference to additions to the gross block in the year 2013-14 also need to be furnished.	Form 4B duly quantifying the effect of proposed investment in terms of additions to the capacity/ additional traffic has been now furnished with actuals for 2013-14												
(7).	Working Capital:													
(i).	Clause 2.9.9 of the tariff guidelines stipulates norms for estimating sundry debtors at two months' Estate income & Railway Terminal charges for estimating the working capital. The estimation of Sundry debtors at half month's cargo handling revenue is not in accordance with the norms prescribed in the guidelines.	Sundry debtors has been now estimated at two months of our operational income as per clause 2.9.9. In our case, the income from Estate and Railway Terminal charges are not applicable as in the case of Major Ports.												
(ii).	Form 4A shows that the annual actual inventory consumption is treated as part of current assets. This is not found to be in line with the norms prescribed in clause 2.9.9. of the 2005 tariff guidelines. The inventory allowable in the working capital may be modified as per the norms prescribed in the guidelines for the past period 2011-12 to 2013-14 and for future estimates 2014-15 to 2016-17 as well.	As per the norms of clause 2.9.9., inventory has been taken at six months of our spares consumption excluding fuel – Appendix 25. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Stores consumption (in lakhs)</th><th>6 Months</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011-12</td><td>461</td><td>230</td></tr> <tr> <td>2012-13</td><td>224</td><td>112</td></tr> <tr> <td>2013-14</td><td>248</td><td>124</td></tr> </tbody> </table>	Year	Stores consumption (in lakhs)	6 Months	2011-12	461	230	2012-13	224	112	2013-14	248	124
Year	Stores consumption (in lakhs)	6 Months												
2011-12	461	230												
2012-13	224	112												
2013-14	248	124												
(8).	Allocation of expenses and capital employed between cargo and vessel related activity:													
	The VSPL to furnish the following information/ clarification with reference to allocation done by VSPL for drawing the activity-wise cost statement for cargo handling activity and vessel related activity:													
(i).	Confirm whether the cost statement for cargo and vessel related activities are prepared in line with the general instruction given in the Form 5 of the cost format.	Confirmed that the cost statement for cargo and vessel related activities are prepared in line with the general instructions given in Form 5.												
(ii).	As per note in Form 5B of the tariff filing proposals for private terminal operators, cost statements for main activities as well as sub-	Cost statements for main activities as well as for sub-activities under cargo handling activity have been now furnished.												

	activities need to be furnished. Whilst the VSPL has furnished cost statements for the main activities viz. cargo handling activity and vessel related activity, it has not furnished sub-activity-wise cost statements under cargo handling activity for cargo handled by conventional means and Bulk Material Handling System (BMHS) which is a mechanised facility in spite of a specific advice rendered by the Authority in the last tariff Order of October 2011 to file sub-activity-wise cost statements under the cargo handling activity on a scientific and rational basis, as brought out below. The VSPL to furnish sub-activity-wise cost statements for cargo handled through BMHS and by conventional means. Keeping in view the observation made by the Authority with regard to allocation of assets between the two sub-activities as brought out below. While doing so, ensure that the sum of the figures of these two sub activity-wise cost statements tally with the figures in the cost statement of cargo handling activity.	
(iii).	During the last revision, the Authority in para 11(xiv) had made some observations relating to allocation of common expenses done by the VSPL equally between BMHS and conventional cargo handling. The VSPL was advised to file sub-activity cost statements under cargo handling activity on a scientific and rational basis taking into consideration the observation made in the Order in the next tariff revision. The VSPL while drawing the sub-activity wise cost statements under cargo handling activity is advised to adhere to the advice rendered in the last tariff Order.	Common expenses between BMHS and conventional handling have been allocated on rational basis duly considering the observation of the authorities last time – Appendix 26A.
(iv).	The basis of allocation of the expenses and capital employed between these two sub-activity may be explained.	<p>Common expenses are allocated in the ratio of cargo handled under BMHS and conventional handling. Capital employed has been allocated between the two sub-activities on the basis of</p> <p>(a). Direct allocation of majority of assets to the said two sub-activities. (b). Apportionment of some of assets done equally among the sub-activities and (c). In the ratio of berth capacity for remaining assets.</p> <p>The detailed statement showing allocation of assets between the said two sub-activities has been attached (Appendix 26B).</p>
C.	SCALE OF RATES	
(1).	Schedule 1.2 of General Terms & Conditions	
	The penal rate of interest in note 8(ii) is proposed at 16.25%. This needs to be updated at 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India (which is presently 14.75%) as per clause 2.18.2. of	Updated at 16.75%.

	the tariff guidelines.	
(2).	Schedule 2.1.1. Berth Hire Charges The proposal seeks 260% upward revision in berth hire charges. It is, however, seen that the increase proposed in berth hire for coastal vessel comes to 412%. This apparently is on account of restatement of coastal vessel rates applying the prevailing exchange rate. Clause 6.1.2. of the 2005 tariff guidelines do not permit restatement of coastal vessel rates with reference to exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The VSPL to modify the proposed berth hire charges for coastal vessel applying the proposed percentage increase without resorting to restatement of rates for coastal vessel to the prevailing exchange rate.	Modified in the revised proposal.
(3).	Schedule 2.1.2. Penal Berth Hire Charges	
(i).	It appears that the rate of ₹0.042 indicated for the first slab of up to 6 hrs. for coastal vessel should be Re.0.42. Examine and correct it, if necessary, in the proposed draft Scale of Rates.	The typing error has been corrected in the proposed Scale of Rates.
(ii).	In the last tariff revision Order dated 11 October 2011 in para no.11(xxi), the VSPL was advised to file a well analysed separate proposal for rationalising the existing provisions/ output norms for the purpose of levying penal berth hire. The VSPL has, however, not adhered to our suggestion in the current tariff revision exercise and hence the advice rendered in the last tariff Order is reiterated.	Majority of our Traffic volume are handled with shore crane and vessel crane volume is only 11%. Hence, the output norms of VPT for cargo handled with ship cranes have been adopted for levying penal berth hire in our present SOR proposal filed with our Revised Tariff proposal now submitted.
(4).	Schedule 2.2. Charges for supply of water to vessels	
	No increase is proposed in the charges for supply of water to vessels for foreign-going vessel. However, the tariff for coastal vessel is proposed to be increased which apparently is on account of restatement of coastal vessel rates with reference to the prevailing exchange rate. The VSPL to adhere to the provision stipulated at clause 6.1.2. of the 2005 tariff guidelines as stated in our earlier query on berth hire charges.	Corrected in the revised proposal.
(5).	Schedule 3.8. Shore handling operations	
	Justify the increase proposed in shore handling operations by 12.5% i.e. from ₹40 per tonne to ₹45 per tonne as against only 7% deficit reflected in the cost statement of cargo handling activity.	The tariff of ₹40/ tonne was fixed based on actual cost paid to the contractor for single cargo shifting to stockpile, high stocking and cargo loading. Due to the space constraint and the increased dwell time of cargos on a/c of constraint in availability of Railway rakes and delays in cargo evacuation by customers, multiple shifting is necessitated within our terminal as well as while loading cargos into wagons. Hence the increase proposed is only nominal compared to the various additional works which were not factored earlier like collection of spillage cargos from railway tracks

		for putting back to stockpile. Additional deployment of equipment for cargo pressing on wagons and necessity to achieve faster loading rate into wagons to get preference from railways in rake allotment.
(6).	Schedule 4.1. 104 Tonne Harbour Mobile Crane	
(i).	<p>The hire charge for 100 tonne HMC approved by the Authority in the last tariff Order is ₹36.70 per tonne. The VSPL has challenged the hire charge for 104 tonne HMC last approved by the Authority and the matter is subjudice pending disposal of the case. The Hon'ble High Court vide its Order dated 22 December 2011 has given interim relief allowing VSPL to charge the pre-revised rate of ₹72.75 per tonne pending disposal of the Writ Petition. For estimating income from HMC, the VSPL has considered unit rate of ₹36.70 per tonne at the level approved by the Authority in the last Order though in actual terms the VSPL collects ₹72.75 per tonne for hire of 100 tonne HMC as per the interim relief granted by the Hon'ble Court. Since the matter is subjudice, give reasons for seeking revision in the rate for this item i.e. from ₹36.70 approved by the Authority (₹72.75 per tonne being collected by the VSPL) to ₹64 per tonne.</p>	<p>At the outset, we submit that we have actually proposed a reduction in our HMC rate from ₹72.75/ tonne to ₹64/ tonne which was the rate fixed by TAMP in our first Tariff Order dated 15.4.2007.</p> <p>This rate of ₹64.00/ tonne was increased by 12.5% to ₹72.75/ tonne by TAMP considering our past losses while passing the second tariff Order dated 27.3.2009.</p> <p>Again, TAMP while passing the third Order dated 15.11.2011, reduced the tariff by 12.5% mainly due to disallowances of rebates and discounts granted to SAIL and other customers but instead of reducing by 12.5% across the tariff items effected the entire reduction of alleged surplus by reducing only our HMC rate by 50%.</p> <p>Now, this matter is sub-judice and we have filed our present tariff proposal without prejudice to our contentions in the pending writ petition so as to enable fixation of tariff by the authorities from 1.4.2014, we have prepared our tariff proposal and cost statements as per the guidelines. Accordingly, income from HMC has been projected under "Existing Tariff column" for 2014-15 to 2016-17 at ₹36.70/ tonne, being the approved rate of TAMP. In other words, irrespective of the outcome of our Writ Petition, we intend to collect ₹64/ tonne only from 1.4.2014 subject to approval of the authorities.</p> <p>The authorities in the last tariff Order fixed the rate of ₹36.70/ tonne by comparing the HMC rates of other ports which were fixed on standalone basis where the HMC rate was sourced through tenders.</p> <p>It is submitted that this approach is fundamentally not proper as it is comparison of non-comparable. The cranes in the other Ports are provided by Non-BOT operators with limited investment and assured minimum volume whose risks cannot be compared with that of a BOT operator with huge long-term investment always subjecting himself to constant inter-port and intra-port competition, Regulatory changes, volatile economic conditions and uncertain business environment.</p> <p>However, the prevailing HMC rates on</p>

		<p>standalone basis in some of the ports as given below may also be noted.</p> <p>(a). Kolkatta Port Trust – ₹62.40 PMT from February 2014.</p> <p>(b). Paradeep (OSL) – ₹37 PMT for 12000 MTs and thereafter 5% escalated rate for every 1000 tonnes higher output.</p> <p>(c). Chennai Radha – ₹73 PMT (Royalty share to port ₹33 PMT) from 2012.</p> <p>We submit that services of a BOT operator should be seen in the context of checking whether his ROCE is 16% or more and in this context reducing the HMC rate being most important revenue source (Vertical transfer of cargo) may not be equitable and fair especially, the same would not meet the tariff fixation objective of ensuring just and fair return to ports as provided under 2.2(ii) of the Tariff guidelines.</p> <p>TAMP has also rightly stated in some cases that tariff for similar services/ cargo may differ even in the same port based on the infrastructure facilities provided.</p> <p>Customers of our terminal are offered Integrated services from Stevedoring with HMC to Shore handling, Stocking and dispatching of cargos. Some customers choose to avail only Stevedoring with HMC services and if this volume of service increases there will be a serious impact on our revenue and there will be under recovery of our investment and this risk is not there in other BOTs under the 2008 guidelines or the cranes provided in Major Ports under standalone basis. Thus our HMC rates are not at all comparable with other ports.</p>
(ii).	The increase sought in the hire charge of HMC is 74% which to be justified with reference to 7% average estimated deficit in the cost statement for cargo handling activity.	Explained above in detail.
(7).	Schedule 4.5. Material handling system for handling bulk cargo	
	The VSPL has proposed to reduce the existing charges for BMHS from ₹161.70 per tonne to ₹159.50 per tonne by reducing existing rates for mobile hopper, conveyor and stacker and reclaiming and wagon loading service but the rate for discharge of cargo with 104 MT harbor Mobile crane is proposed to be increased from ₹36.70 to ₹64.00 per tonne. The rate for availing integrated terminal services is proposed to be reduced from ₹152.70 to ₹150. In this regard the following points may be clarified.	
(i).	Explain the basis and reasons for proposing reduction in selected components of BMHS and proposing increase in rate for only one item viz. use of mobile harbour crane. Justify	HMC is our critical asset which is used for handling cargos handled both under Mechanical and conventional system. The necessity of maintaining the HMC rate is already explained

	the reduction/ increase proposed with reference to the cost statement of BMHS to be furnished by VSPL.	above. Given the fact that we have already completed more than one third of our concession period, it is found essential to attract the trade to use this system already installed at a huge cost. Accordingly, components of material handling system comprising Mobile Hoppers, Conveyors, Stackers cum Reclaimers and wagon loader were considered and their rates suitably reduced considering the similar cost of shore handling under conventional method.																								
(ii).	With reference to the point made by the VSPL that proposed reduction in tariff is to attract cargo indicate the additional traffic expected to be handled in view of reduction proposed quantifying additional revenue year wise.																									
(8).	Explain the reasons for seeking increase in selected tariff i.e. shore handling charge, and HMC charge but not seeking increase in other cargo related charges viz. wharfage, demurrage, stevedoring, etc. though the cost statement for cargo handling activity reflect an average deficit of 7% for the years 2014-15 to 2016-17.	<p>Reasons for seeking increase in shore handling charges are already explained above. Wharfage is collected to recover periodically the usage of the wharf which is a fixed investment. HMCs are our critical asset essential to perform our fundamental operation of vertical discharge of cargo. At the same time, the revenue from the HMCs are volatile and uncertain with unprecedented breakdown of the cranes resulting in demurrages for not achieving committed discharge besides loss of revenue from lopping of further vessels. Further, several customers are not availing our full services and avail only stevedoring with HMC services. HMC costs are subject to sudden escalation in costs during the tariff cycle in view of sudden breakdown and replacement of their major parts. Hence, the HMC rate shall be fair to cover not only these risks but also in ensuring a fair return on our investment.</p> <p>Even on standalone basis, the HMC rate of ₹64/ tonne is justifiable as two of our HMCs are on operational lease on which our contracted hire rate is ₹39.8/ tonne. The cost statement in respect of our two own cranes are shown below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Cost Element</th><th>Cost per hour</th><th>Cost per tonne (₹)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fuel</td><td>4410</td><td>9.80</td></tr> <tr> <td>Man power</td><td>3360</td><td>7.47</td></tr> <tr> <td>AMC</td><td>7636</td><td>16.97</td></tr> <tr> <td>Consumables</td><td>1680</td><td>3.73</td></tr> <tr> <td>Insurance</td><td>600</td><td>1.33</td></tr> <tr> <td>Vessel damages</td><td></td><td>0.50</td></tr> <tr> <td>Operating cost before office overhead, depreciation and interest</td><td></td><td>39.8</td></tr> </tbody> </table>	Cost Element	Cost per hour	Cost per tonne (₹)	Fuel	4410	9.80	Man power	3360	7.47	AMC	7636	16.97	Consumables	1680	3.73	Insurance	600	1.33	Vessel damages		0.50	Operating cost before office overhead, depreciation and interest		39.8
Cost Element	Cost per hour	Cost per tonne (₹)																								
Fuel	4410	9.80																								
Man power	3360	7.47																								
AMC	7636	16.97																								
Consumables	1680	3.73																								
Insurance	600	1.33																								
Vessel damages		0.50																								
Operating cost before office overhead, depreciation and interest		39.8																								
(9).	The VSPL to establish with workings that the increase sought in berth hire, shore handling charges, hire charge of HMC, etc., if approved, the VSPL will be able to cover the estimated deficit position and the approval to	The VSPL has not replied to this point.																								

	the various percentages of increase will not exceed the estimated deficit position.	
(10).	Clause 4.2.2. of the tariff guidelines of 2005 calls for phasing out of ad-valorem rates over a maximum period of five years. In this context, the VSPL to:	
(i).	Propose rates for electrical goods and machinery on the basis of cost of handling and special case, if any, required to be taken while handling the said cargo.	Presently we do not handle electrical goods. Hence existing rate may be continued.
(ii).	Explain the reason for proposing lower rate at 0.003% as against the existing rate of 0.30% for electrical goods and 0.0016% as against 0.16% for machinery.	No change is found to have been made in the existing rates for electrical goods and machinery.

9.2. The VSPL under the cover of its letter dated 20 November 2014 has reviewed and modified its proposal and submitted the updated cost statements for the years 2014-15 to 2016-17 based on the actuals for 2013-14 along with the Audited Financial Statement for 2013-14.

9.3. The main modifications made by the VSPL in the revised cost statements filed vide its letter dated 20 November 2014 are given below:

- (i). The VSPL has updated the cost statements with actuals for the year 2013-14 and has also revised the estimates for the years 2014-15 to 2016-17. It has also furnished Audited Annual Report for the year 2013-14.
- (ii). The estimated traffic for the years 2014-15 to 2016-17 has been revised. The traffic estimated as per its initial proposal of 10 March 2014 vis-à-vis updated proposal of 20 November 2014 is tabulated below:

(in tonnes)

Year	As per initial proposal of 10 March 2014	As per updated proposal of 20 November 2014
2014-15	5750000	5350000
2015-16	5952500	6425000
2016-17	62,50125	7023250

- (iii). The assessed capacity of the terminal for the years 2014-15 to 2016-17 has been maintained at the same level of 7.70 million tonnes as previous tariff cycle.
- (iv). The estimated income for the years 2014-15 to 2016-17 has been revised in line with the modified traffic.
- (v). The operating costs and management overheads estimated for the years 2014-15 to 2016-17 has been updated based on the actual for the year 2013-14 and considering 6% escalation as against 7% considered earlier.
- (vi). Additions to the gross block is maintained as per its original proposal without any change.

9.4. A summary of the overall cost position for the years 2014-15 to 2016-17 at the existing level of tariff as per the updated cost statements furnished by the VSPL is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimates at the existing tariff		
		2014-15	2015-16	2016-17
(i).	Traffic (in tonnes)	53,50,000	64,25,000	70,23,250
(ii).	Total Operating Income	8762.76	10590.87	11854.34
(iii).	Total Operating Cost (including depreciation, management overheads and FME – FMI)	7826.37	9011.38	10079.55

(iv).	Capital Employed	21563.32	22731.22	25872.41
(v).	ROCE	3450.13	3636.99	4139.59
(vi).	Net Surplus / (Deficit)	(2513.74)	(2057.51)	(2364.80)
(vii).	Accumulated losses of 2007-08 and 2008-09 (adjusted in 3 years from 2009-10 to 2011-12)	-	--	--
(viii).	Accumulated loss for 2009-10 and 2010-11 (adjusted in 3 years from 2011-12 to 2013-14)	-	-	-
(ix).	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past losses	(2513.74)	(2057.51)	(2364.80)
(x).	Net Surplus / (Deficit) as % of operating income	-29%	-19%	-20%
(xi).	Average of three years	-22.69%		

9.5 A summary of the estimated cost position as per the consolidated and activity-wise cost statements and sub activity-wise cost statements filed under cargo handling activity by the VSPL at the existing tariff is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Operating Income				Net Surplus/ Deficit				Net Surplus/ Deficit in percentage			Average
		2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	
	Consolidated	8762.76	10590.87	11854.34	31207.97	-2513.74	-2057.51	-2364.80	-6936.05	-29%	-19%	-20%	-22.69%
	Vessel Related	308.22	368.31	412.56	1089.09	-1,130.50	-1,523.60	-1,471.12	-4,125.18	-367%	-414%	-357%	379%
	With hire Cargo Related	8454.55	10222.56	11441.78	30118.88	-1,383.24	-533.91	-893.68	-2,810.83	-16%	-5%	-8%	10%
	Bulk Material Handling	2901.30	3664.80	4122.90	10689.00	-1433.44	-953.58	-1121.44	-3508.46	-49%	-26%	-27%	-34%
	Conventional handling	5553.25	6557.76	7318.88	19429.89	50.20	419.67	227.76	697.63	1%	6%	3%	3%

9.6 The VSPL in the covering letter dated 20 November 2014 while furnishing reply to our queries has brought out the following grievances reportedly arising on several unique issues faced by VSPL as the only BOT Bulk cargo Terminal handling Multi-cargos at Vizag Port for proper appreciation and suitable redressal while passing the tariff Order:

- (i) Commercial operation of VSPL berths EQ-8 and EQ-9 was started from the year 2004 and first Tariff Order of TAMP dated 31.3.2005 with validity upto 15.4.2007 was just adoption of the Scale of Rates of VPT as per which VSPL HMC rate was ₹64/Ton. The second Order dated 27.3.2009 with validity upto 31.3.2011 enhanced VSPL Scale of Rates of all the Services by 12.5% considering part of past losses in the first Tariff cycle that enhanced HMC rate to ₹72.75/Ton. While uniform enhancement of 12.5% was approved across all items of services in VSPL SOR in the second tariff Order, in the third Tariff Order dated 15.11.2011, the increase of 12.5% made in the second Order was reversed but to the extent of 50% only on HMC rate without giving any further opportunity to explain the impact of such reduction on a single service.
- (ii) The Services of a BOT operator shall be seen in the context of whether the tariff proposal ensures the operator to make a just and fair return (Currently 16% on Capital Employed) especially, when the tariff is fixed under 2005 Guidelines.
- (iii) Despite VSPL operations for more than 10 years, its Project has not earned the required Return of 16% on Investment as permitted under the Tariff Guidelines. The financial performance shown below would reveal the huge shortfall between actual Return as per Audited Financials and the allowable Return of 16% on Capital Employed as per the Tariff Guidelines, 2005.

(₹ in crores)

Financial Year	Quantity (In Lakh Tons)	Revenue (₹ in Crores)	Royalty (₹ in Crores)	Profit/ Loss	Allowable return on Investment at 16% p.a.	Shortfall against 16% ROI
2004-05	8.27	4.31	0.24	(6.42)	13.95	20.37
2005-06	15.94	14.49	0.79	(11.29)	13.95	25.24
2006-07	23.72	30.45	1.10	(7.03)	13.95	20.98

2007-08	38.85	56.30	1.74	(12.29)	13.95	26.24
2008-09	46.79	64.87	2.28	(5.08)	13.95	19.03
2009-10	64.36	97.92	5.64	14.17	13.95	(0.22)
2010-11	64.91	106.47	4.43	16.04	13.95	(2.09)
2011-12	55.56	98.31	3.92	8.51	13.95	5.45
2012-13	57.69	109.45	4.18	12.44	13.95	1.51
2013-14	55.29	105.68	3.99	5.46	13.95	8.50
TOTAL	431.38	687.24	28.30	14.50	139.50	125.00
Average	43.14	68.73	2.83	1.45	13.95	12.50

Thus, VSPL could not earn the 16% Return on Capital employed as per the Tariff Guidelines and the cumulative Shortfall in not earning this Return is ₹125.00 crores. This has to be recovered over the remaining period of 17 years Concession period in addition to the allowable return of ₹13.95 crores p.a.

- (iv). The above anomaly was created due to calculation of the Revenue of a tariff cycle at the Scale of Rates approved instead of the actual lower rate collected on account of severe competition for survival and to achieve more cargo throughput. This has resulted in reckoning notional income and calculation of surplus thereon. Unfortunately, clause 2.16.1 mentions that the Tariff Guidelines, 2005 that the rates prescribed in the SOR are ceiling rates and Ports can charge lower rates, if they so desire. All customers taking full advantage of this clause insist discounts and rebates which were hard to resist given the severe competition scenario in Vizag Port among the Stevedores of VPT who are not regulated by TAMP and other BOTs whose tariff are fixed under 2008 Guidelines.
- (v). The VSPL have to choose between the only two options of either granting discounts or lose the business at the risk of gross underutilization of investment already made and Discounts are not given based on commercial decisions nor they are volume discounts. A detailed note on the background of the Long-term contract entered with SAIL, a PSU and the compulsion to offer the rate fixed by SAIL which is a discounted rate to our SOR without which the utilization of EQ-8 berth would be grossly underutilized has been already informed in the replies to the Authority. The Authority is aware that SAIL which is the largest importer of coal at Vizag Port has several options now to handle their coal imports and there is always a threat of migration to neighbouring ports from VSPL terminal in the event of VSPL tariff is not competitive with neighboring Ports.
- (vi). The Authority in their last tariff Order has added the discounts of ₹5298.04 lakhs maintaining that following the approach adopted by the Authority in various tariff cases, the discounts/ rebates are not considered and added to the income reported. It has been submitted to the Authority that the discounts/rebates may be considered under clauses 2.10, 2.16.1 and 4.1 of the Tariff guidelines but the same has not been accepted by the Authorities.
- (vii). VSPL operational conditions as a Bulk cargo BOT Terminal handling Multi-cargos as already appraised in Tariff proposal are unique and continued disallowance of discounts/ rebates to SAIL and others will result in further accumulation of shortfall in achieving the fair return of 16% ROCE as allowed in the Tariff guidelines and the tariff objective of ensuring fair returns as prescribed under 2.2(ii) of the Tariff guidelines would never be achieved.
- (viii). VSPL has requested the Authority to consider the discounts/ rebates granted as a special case under clause 1.7 of the Tariff guidelines, 2005.
- (ix). With regard to the proposed investments on Capital Works, the following further submissions are made to the Authority, in addition to the explanation furnished in the Tariff proposal.
 - (a). Strengthening of Berth Structure and Wharf:

The justifications and the need to undertake this investment was elaborated in detail in our last Tariff proposal. The circumstances under which this work has to be taken up in the current tariff cycle has been explained in detail which is brought out in earlier paragraphs.

(b). Development of Additional land of 30.00 Acres at EXIM Park:

The justification and the need to develop this additional land has been already explained in detail in our last Tariff Proposal and the circumstances that led to the delay necessitating to complete this work in the current tariff cycle have also been explained in detail in the earlier paragraphs. As stated therein, the Land Lease agreement after payment of one year advance rent and Security deposit has been received from VPT on 20.11.14 only and accordingly this work, needs to be taken up and completed in the current tariff cycle which is essential to achieve our Projected throughput of the current tariff cycle.

(c). Capital Dredging at Berthfront of EQ-8 and EQ-9 Berths.

We wish to submit that the Project of deepening of Channels in the Northern arm of Inner Harbour berths to -16.10 meters by VPT is nearing completion by December 2014 and only our berths will be capable of handling Panamax vessels of Multicargos. Hence, it is essential to dredge our Berth fronts upto 50 Meters for a dredged depth of -16.10 Meters and this capital dredging needs to be completed in the next two months so that VSPL will be able to handle Panamax vessels of not only VSPL but also lighten the Panamax vessels of VPT on completion of channel dredging by VPT. As per clause 3.9(i) of our Concession Agreement, the Capital dredging is proposed to be done through VPT who are now executing the Northern Arm channel dredging by M/s.Dredging Corporation of India Limited.

(x). The General Cargo Berth (GCB) was the only deep draft berth at the Outer harbour of Visakhapatnam Port, wherein the vessels arriving beyond the Inner Harbour's draft are lightened to enter into the Inner Harbour. After awarding the modernization of General Cargo Berth to M/s.Sterilite Industries Limited, there is no proper and reasonable alternate facility for lighterage of cargos. The alternate facility provided by VPT at OB-1 for non-coal streams is not a berth but a make shift conveyor that can hardly give an output of 6000 tons per day for geared vessels and cannot handle gearless vessels at all and did not work well due to its inherent limitation of absence of wharf for cargo discharge. Further, due to deepening of channels, VPT implemented window period as every alternate day for Capital dredging. As this was not envisaged in the Business Plan of any Port user of this Port, the same has seriously impacted our business volume from July'13. Further, till completion of the deepening, there is no alternative other than GCB for all vessels arriving with deeper draft than 11 Meters and this led to the operations at the BOT berth a monopolistic situation by default besides leading to huge congestion translating into vessels bound for VSPL waiting for lighterage operations despite idling of our berths. As these events could not be foreseen, we only request the Authorities to consider these situations fairly while reviewing our actual performance from 2012-13.

(xi). We also request the authorities to take note of the fact that in Vizag, we are always at the receiving end of the customers who have high bargaining strength in view of availability of competing facilities at Vizag and no customer is paying any charges for overstay of their cargos and not even willing to pay plot rentals which make the BOT operators with limited space like us completely helpless. Further, no user is willing to take the responsibility to ensure compliance with Environmental protection and pollution measures envisaged by the competent Authorities regarding covering of their cargos. Since these are mandatory, the obligation is passed on to us involving substantial cost. This needs to be

recovered from the users as they as cargo owners are required to protect emission of dust.

10. After protracted follow up, the VPT vide its letter dated 17 December 2014 has partially furnished its response. The VPT was, therefore, reminded vide our letter dated 16 January 2015 to furnish its comments on the remaining queries. Accordingly, The VPT has responded vide its letter dated 6 March 2015. A summary of the queries raised by us and the replies furnished by the VPT is tabulated below:

Sl. No?	Queries raised by us	Reply furnished by VPT																																																																		
1.	Actual traffic handled by VSPL for the year 2013-14 may be furnished commodity wise.	<p>The actual traffic handled by VSPL for the year 2013-14 is furnished below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Commodity</th><th>Tonnage handled (in lakh tonnes)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">Exports</td></tr> <tr> <td>1</td><td>Iron ore</td><td>0.26</td></tr> <tr> <td>2</td><td>Manganese ore</td><td>0.07</td></tr> <tr> <td>3</td><td>Silicon manganese ore</td><td>0.07</td></tr> <tr> <td>4</td><td>Steel</td><td>0.15</td></tr> <tr> <td>5</td><td>Granite</td><td>0.02</td></tr> <tr> <td>6</td><td>Pig iron</td><td>0.33</td></tr> <tr> <td colspan="3">Imports</td></tr> <tr> <td>7</td><td>Bauxite</td><td>3.43</td></tr> <tr> <td>8</td><td>Coal tar pitch</td><td>0.09</td></tr> <tr> <td>9</td><td>Coking coal</td><td>21.31</td></tr> <tr> <td>10</td><td>Dolomite</td><td>1.28</td></tr> <tr> <td>11</td><td>Ferro manganese ore</td><td>0.17</td></tr> <tr> <td>12</td><td>Gypsum</td><td>8.78</td></tr> <tr> <td>13</td><td>Limestone</td><td>2.28</td></tr> <tr> <td>14</td><td>Manganese ore</td><td>8.02</td></tr> <tr> <td>15</td><td>Petroleum coke</td><td>1.79</td></tr> <tr> <td>16</td><td>Steam coal</td><td>6.28</td></tr> <tr> <td>17</td><td>Finished fertilizers</td><td>0.43</td></tr> <tr> <td>18</td><td>Fertilizer raw materials</td><td>0.20</td></tr> <tr> <td colspan="2">Total</td><td>54.96</td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Commodity	Tonnage handled (in lakh tonnes)	Exports			1	Iron ore	0.26	2	Manganese ore	0.07	3	Silicon manganese ore	0.07	4	Steel	0.15	5	Granite	0.02	6	Pig iron	0.33	Imports			7	Bauxite	3.43	8	Coal tar pitch	0.09	9	Coking coal	21.31	10	Dolomite	1.28	11	Ferro manganese ore	0.17	12	Gypsum	8.78	13	Limestone	2.28	14	Manganese ore	8.02	15	Petroleum coke	1.79	16	Steam coal	6.28	17	Finished fertilizers	0.43	18	Fertilizer raw materials	0.20	Total		54.96
Sl. No.	Commodity	Tonnage handled (in lakh tonnes)																																																																		
Exports																																																																				
1	Iron ore	0.26																																																																		
2	Manganese ore	0.07																																																																		
3	Silicon manganese ore	0.07																																																																		
4	Steel	0.15																																																																		
5	Granite	0.02																																																																		
6	Pig iron	0.33																																																																		
Imports																																																																				
7	Bauxite	3.43																																																																		
8	Coal tar pitch	0.09																																																																		
9	Coking coal	21.31																																																																		
10	Dolomite	1.28																																																																		
11	Ferro manganese ore	0.17																																																																		
12	Gypsum	8.78																																																																		
13	Limestone	2.28																																																																		
14	Manganese ore	8.02																																																																		
15	Petroleum coke	1.79																																																																		
16	Steam coal	6.28																																																																		
17	Finished fertilizers	0.43																																																																		
18	Fertilizer raw materials	0.20																																																																		
Total		54.96																																																																		
2.	VSPL has estimated the traffic at 5.75 MT, 5.95 MT and 6.25 MT for the years 2014-15 to 2016-17. Comment on the reasonableness of the traffic projected by the VSPL and also taking in to consideration investment proposed by VSPL on Capital dredging, repairs and strengthening of berth and development of additional plot at EXIM park.	The traffic handled in Lakh Tonnes (LT) by VSPL during the last five years i.e. from 2009-10 to 2013-14 is 64.26 LT, 64.27 LT, 54.79 LT, 57.16 LT and 54.96 LT respectively. During the first six months of the current financial year i.e. upto September 2014, 26.26 LT was handled by VSPL. Basing on the above traffic handled and keeping in view of the PPP projects taken up, the traffic projected by VSPL is considered to be reasonable.																																																																		
3.	VSPL has maintained the assessed capacity of the terminal at the existing level, i.e. 7.7 MT for all the years 2014-15 to 2016-17. Furnish an assessment of the capacity of the terminal operated by VSPL taking into consideration capital investment proposed by VSPL during 2014-15 to 2016-17.	The assessed capacity of E-8 and E-9 berths communicated vide Ministry's letter No.DW/DTO-02/2009 dated 22.5.2013 is 3.68 MTPA and 2.75 MTPA respectively. The capacity of the two berths has been assessed basing on the methodology communicated by Ministry of Shipping i.e. no. of working days at general cargo berths (75% of available no. of days i.e. 330 days), multiplied by achieved ship berth day output (considering maximum berth day output achieved at a berth during last three years).																																																																		
4.	The sum of actual income from wharfage and berth hire reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13 is ₹1311.47 lakhs and ₹1494.78 lakhs	Difference for admissible revenue share considered in cost statements of VSPL and revenue payments made to VPT by VSPL may be obtained from VSPL.																																																																		

respectively. The revenue share when computed as per the LA at 17.11% on the wharfage and berth hire income reported by the VSPL in the Annual Accounts for the years works out to ₹244.41 lakhs and ₹255.77 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively as against ₹255.32 lakhs and ₹299.88 lakhs reported in its Annual Accounts.

Further, as per clause 2.8.1. of the 2005 guidelines, admissible revenue share to the extent of next highest bidder i.e. 12.811% works out to ₹168.01 lakhs and ₹191.50 lakhs respectively. As against that the VSPL in the cost statement has considered revenue share pass through of ₹293.20 lakhs and ₹312.69 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively. It is not clear as to how the admissible revenue share considered by the VSPL in the cost statement is higher than the revenue share payment made to the VPT as per its Annual Accounts. The reasons for this differences and mismatch is being sought from the VSPL.

In the meantime, the VPT to furnish details regarding the actual revenue share earned by the VPT from the VSPL for the years 2011-12 to 2012-13 and 2013-14 as per the provisions in the LA along with detailed working. Confirm that it does not include revenue share payment, if any, arising out of operations carried out by VSPL at GCB which does not flow from the LA entered with the VSPL.

The details regarding the actual revenue share earned by VPT from VSPL for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 are tabulated below:

	2011-12	2012-13	2013-14
Gross Revenue	2292.02	2440.81	2333.36
Royalty paid	392.19	417.65	399.26

The revenue does not include the share of payment arising out of operations carried out at GCB by VSPL.

5. (i) The Authority in the last tariff revision Order No.TAMP/5/2011-VSPL dated 11 October 2011 of the VSPL, had in paragraph 11 (ii) (c) of Order held that the tariff arrangement relating to floating crane operations at GCB and barge services offered by the VSPL do not have the approval of the Authority. It was made clear that though these services are not governed by the LA entered with the VPT for berth No.EQ8 and EQ9, it need to be regulated by the Authority as these services are listed in Section 42 of the Major Port Trusts Act 1963. If the authorization granted by VPT to VSPL to offer services is beyond the scope of License Agreement and is other than by way of a BOT arrangement, VPT had to initiate action with reference to Chapter 7 of the tariff guidelines and was allowed time upto 31 December 2011 to file its proposal in this regard. Subsequently,

With regard to the proposal relating to floating crane operations at GCB, the floating crane operations in Visakhapatnam Port have ceased long back and at present there is no floating cranes being operated.

	<p>based on a reference made by SAIL the Authority vide its letter No.TAMP/34/2003-Misc. dated 2 September 2013 had reiterated the same point requesting the VPT to adhere to the advice rendered in the last tariff Order and immediately initiate action as per Chapter 7 of the tariff guidelines of 2005 and file a proposal in this regard latest by 16 September 2013. Though the VPT vide its letter No.ITRA/SBE/FTAMP/MISC dated 28 January 2014 had agreed to file suitable proposal in this regard no proposal has been received from the VPT so far in the matter. It is, therefore, reiterated here that the the tariff arrangement followed for operations authorised by the VPT to VSPT at GCB and barge services offered by the VSPL do not have the approval of the Authority. The VPT to expedite filing its proposal in line with the advice rendered earlier.</p>	
(ii).	<p>Clarify whether the VPT and the VSPL have entered into any arrangement for sharing of any revenue with reference to the cargo handled by the VSPL at the berths of the VPT. If so, indicate the revenue share so earned and the treatment of the same given in its Annual Accounts of the VPT and also in the cost statement filed during the last tariff revision.</p>	<p>As regards the sharing of revenue with reference to the cargo handled by VSPL at berths of VPT, it is to inform that whenever any cargo is handled by any port users including VSPL at VPT berths, charges as applicable in the VPT Scale of Rates are levied and collected in full from the concerned port user. As such there is no express provision or arrangement entered into between VPT and VSPL for sharing of any revenue with reference to the cargo handled by the VSPL at the berths of VPT.</p>
6.	<p>One of the points made by VSPL at Note-VI (2012-13) is that ₹59 lakhs has been included in the actual expenditure in the year 2012-13 towards wagon damage collected by VPT in an arbitrary manner. Give a brief note on the collection of amount for wagon damage from VSPL.</p>	<p>As per the procedure in vogue, whenever the wagons are handed over to the Indian Railways, the Train Examiners working for the Indian Railways examine the wagons for any damages and they send a wagon damage report rake wise to the port. Based on the rake number the port officials examine which siding the rake has been placed and the damage bill is raised on the port user who is responsible for the damage of wagons in the rake on that particular date and time. Similarly, the wagon damages raised by the Indian Railways on the wagons handled at M/s.VSPL have been billed against M/s VSPL as per the damage cost mentioned by the railways.</p>
7.(i).	<p>The VSPL has estimated maintenance dredging cost at ₹4,25,999 per shift for 10 shifts for the year 2014-15 and escalated by 7% per annum. Comment on the reasonableness of the maintenance dredging cost estimated by the VSPL for the years 2014-15 to 2016-17.</p>	<p>VPT has not commented.</p>
(ii).	<p>Confirm the maintenance dredging cost of ₹27.39 lakhs and ₹44.20 lakhs in the year 2011-12 and 2012-13 respectively reported</p>	<p>The actual payments made by M/s.VSPL to VPT are furnished hereunder:</p>

	by the VSPL. Furnish copies of bills raised by the VPT on VSPL for maintenance dredging for the years 2011-12 to 2013-14 and indicate the actual payments made by the VSPL to the VPT during this period.	<table><tr><th>Year</th><th>Deposit dredging rate per shift excluding service tax in ₹</th><th>No. of shifts</th><th>Total amount paid to VPT</th></tr><tr><td>2011-12</td><td>3,80,519/-</td><td>7</td><td>27,39,805/-</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>3,98,130/-</td><td>11</td><td>43,79,430/-</td></tr></table> <p>The bills stated to have been attached by VPT are not attached. [In any case, VSPL has furnished copies of bills raised by VPT on maintenance dredging for the two month February 2014 and March 2014.]</p>	Year	Deposit dredging rate per shift excluding service tax in ₹	No. of shifts	Total amount paid to VPT	2011-12	3,80,519/-	7	27,39,805/-	2012-13	3,98,130/-	11	43,79,430/-
Year	Deposit dredging rate per shift excluding service tax in ₹	No. of shifts	Total amount paid to VPT											
2011-12	3,80,519/-	7	27,39,805/-											
2012-13	3,98,130/-	11	43,79,430/-											
8 (i).	Confirm the lease rentals of ₹65.52 lakhs and ₹100.29 lakhs reported by VSPL for the years 2011-12 and 2012-13 is as per the provisions of the LA entered with VSPL and the Schedule of Rent approved by the Authority for VPT. The lease rent paid by the VSPL for the year 2013-14 may also be indicated.	VSPL has made the lease rentals of ₹64.42 lakhs for the year 2011-12, ₹65.62 lakhs for the year 2012-13 and ₹65.62 lakhs for the year 2013-14 which includes service tax.												
(ii).	Also confirm, the lease rent estimated for the years 2014-15 to 2016-17 for 121700 sq mtrs of land and for the building is as per the provisions of the License Agreement.	<table><tr><td>The lease rents estimated for</td><td></td></tr><tr><td>2014-15</td><td>₹65.62 lakhs</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>₹65.62 lakhs</td></tr><tr><td>2016-17</td><td>₹65.62 lakhs</td></tr></table> for the 121700 sq. mtrs of land as per the provision of the lease agreement.	The lease rents estimated for		2014-15	₹65.62 lakhs	2015-16	₹65.62 lakhs	2016-17	₹65.62 lakhs				
The lease rents estimated for														
2014-15	₹65.62 lakhs													
2015-16	₹65.62 lakhs													
2016-17	₹65.62 lakhs													
(iii).	In the current proposal, the VPSL has also estimated lease rental for additional land of 30.5 acre at EXIM Park which is stated to have been allotted by VPT on 27 January 2014. In this regard, the following points may be clarified:													
(a).	Even during the last revision, the VSPL had estimated lease rent for additional land at EXIM Park for the years 2012-13 and 2013-14. During the last tariff revision the VPT had endorsed that the allotment of said land is in its jurisdiction and hence the estimate of lease rent for additional land was allowed by the Authority in the last revision. In the current tariff revision proposal, the VSPL has stated that the land was allotted only in January 2014. Explain the reason for delay in the allotment of the land to the VSPL.	The VPT Board has resolved on 23-12-2010 to approve the allotted VPT land measuring Acs. 30.00 as additional land in Exim park area on annual lease basis terms of BOT license agreement for storage and handling of cargo for the period up to 27-11-2013 i.e. co-terminus with main lease of 97,900 sq. mtrs. Subject to payment of lease amounts comprising of one year's rent as advance, 5 year's rent as refundable Security Deposit and one year rent as non-refundable Premium along with service tax as per SOR (Basic values) as per the land policy guidelines 2004 and subject to approval of Govt. and accordingly approval of the Govt. has been requested for the above. At this stage Land Policy for Major Ports 2010 has been circulated and as per which the lease amounts on annual mode payable are one year's rent as refundable security deposit along with Service tax. Further Govt. has issued direction vide letter dated 8.8.2012 to keep normal lease of port land in abeyance and however it is clarified vide letter dated 30-7-2012 that the PPP cases which are processed through the appraisal and approval mechanism prescribed by the Department of Economic Affairs and further												
(b).	The VSPL has proposed capital expenditure of ₹47.48 crores in the year 2016-17 for development of storage yard in the EXIM park. The VSPL had envisaged a capital expenditure of ₹44.98 crores for the same item in the last tariff revision proposal and the Authority had moderated it to ₹42.62 crores for the reasons stated in para 11(xiii)(a)(v) of the Order. This was considered subject to the condition that if at the time of review of actuals it is found that the proposed investment does not materialize in the year 2013-14, the advantage accrued to VSPL on this account will be assessed and fully adjusted													

	<p>in the next tariff cycle. In this regard, VSPL as well as VPT were required to intimate the Authority immediately without waiting for the tariff validity period to expire. Neither the VSPL nor the VPT have intimated that the capex relating to EXIM Park has not materialised in the last cycle. Explain the reasons for not bringing out this position to the Authority.</p>	<p>approved by cabinet need not be processed for another approval of cabinet.</p> <p>In view of the ambiguity in charging of lease rentals is as per 2004 or 2010 Policy Guidelines for which the Port Trust Board has resolved vide resolution No.76/2013-14 dated 5.9.2013 to refer the matter to the ministry. Further VPT Board vide its resolution No.129/2013-14 dated 14.11.2013 has resolved to follow the provision of Land Policy Guidelines 2010 subject to the directions stipulated in the O.M. No.F-511/21/2010-cabIII dated 30.7.2012 issued for the cabinet secretariat and also in request of M/s.Vizag Sea Port Pvt. Limited.</p> <p>Accordingly Allotment Order has been issued in favour of M/s.VSPL vide this office letter dated 28.1.2014. M/s.VSPL have arranged part payment of ₹1,33,49,236/- towards advance rent and ₹1,32,00,858/- towards refundable security deposit. The above said plot will be handed over to M/s.VSPL on the date of registration of the lease deed which is to be registered on the lessee at their own cost.</p>
(c).	<p>The VPT to once again confirm the date of allotment of land to the VSPL and the exact area.</p>	<p>The VPT has issued allotment order to M/s.VSPL vide letter dated 28.10.2014 (in reply to previous query VPT has given the date as 28.1.2014) for the land measuring Acs. 30.00 situated in zone-VII & VIII at Exim Park area.</p>
(d).	<p>Clause 5.3. of the License Agreement allows Licensor to make available additional land or other premises at lease rent or other charges payable as mutually agreed between the Licensor and Licensee. Confirm that the lease rent estimated for additional land at ₹132.00 lakhs in the year 2014-15 and 2% annual escalation in the subsequent two year is in line with the provisions in the License Agreement. Indicate the unit lease rent applicable for the additional land at EXIM Park. If the lease rent approved by the Authority for VPT lands is adopted then give reference of the same in the Order approved by the Authority.</p>	<p>The VPT has calculated the lease rentals provisionally for the additional land basing on the TAMP approved rates for the quinquennium 2008-13, vide Order dated 10.7.2012 duly giving 2% escalation up to 2013-14 which worked out to ₹132.00 lakhs (108.73 per sq. mtr. per annum)</p> <p>PRESENT STATUS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. VPT issued allotment order along with terms conditions letter dated 28.11.2014 for the land measuring Acs. 30.00 situated at Exim Park area to M/s.VSPL 2. M/s.VSPL have arranged rent and security deposit.
(9). (i).	<p>Comment on the reasonableness of the additions to the gross block proposed by VSPL on dredging in front of berth (₹8.20 crores), strengthening of berth (₹23.81 crores) and development of additional storage at Exim land (₹47.48 crores) proposed by VSPL during the years 2014-15 to 2016-17 respectively.</p>	<p>M/s.VSPL is being permitted by VPT for dredging for further deepening in front of EQ-8 berth and dredging in front of EQ-9 berth subject to strengthening as required for EQ-9 berth as recommended by IIT, Madras duly entering into supplementary agreement and at the cost, risk and responsibility as per approval of the Board. However, so far the dredging work for deepening and strengthening work in respect of EQ-8 & EQ-9 berths by</p>

		M/s.VSPL not yet started. As regards development of additional storage at Exim land in an extent of 30 acres allotted by VPT to M/s.VSPL development work yet to be started by them. The present status of the land allotment is mentioned above under item no.8. No comments can be given as regards the costs for the above works as M/s VSPL have not submitted details for the above works to VPT so far in this regard.
(ii).	Form 4A shows additions of ₹820.80 lakhs in the year 2014-15 towards dredging waterfront area upto 50 mtrs. from the berth front to enable berthing of fully laden panamax vessel. As per Article 3.9(c)(i) of the LA, it is the obligation of the Licensor to maintain entrance channel draft and dredged draft alongside the berth at 10.70 mtrs. Further as per the LA, it is the obligation of Licensor to undertake capital dredging at the cost and responsibility of the Licensee i.e. the VSPL. In this context, the VPT to confirm whether the proposed capex relating to dredging in water front area of the berth complies with the provision in the License Agreement giving the reference to the relevant provision in the LA. The VPT to also confirm whether this item of capex is to be included in the tariff fixation of VSPL.	As per the provision of Clause 7.3 and Clause 17.9 of License Agreement. VPT is proposing to enter into a Supplementary Agreement to facilitate carrying out dredging in front of EQ-8 & EQ 9 berths through M/s.DCI
(iii)	With reference to the said capex also clarify whether any vessels arriving at the berth of VPT have / will derive any benefit from the reported deepening of the channel carried out by the VSPL. If so, intimate whether the VPT and VSPL have any arrangement for sharing the cost or revenue for the benefit derived by the VPT.	It is to clarify that the dredging being proposed by M/s.VSPL is not in the channel of VPT. It is in front of EQ-8 & EQ-9 berths up to 50m in front of these berths only developed by them on BOT basis for handling higher draft vessels is beyond depths envisaged in License agreement but not related to other VPT berths, hence deriving benefit at VPT berths do not arise on account of dredging by M/s.VSPL at EQ-8 and EQ-9 berths.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates (SOR) of Vizag Seaport Private Limited (VSPL) was approved in October 2011 vide Order No.TAMP/5/2011-VSPL dated 11 October 2011 with the initial validity till 31 March 2014.

This Authority during the last tariff revision had approved new tariff items for hire of gantry unloader, charges for maintenance of railway siding. Apart from this, based on the cost position reflected by the cost statement, this Authority had effected reduction in the hire charge for 104 T Harbour Mobile Crane (HMC) from the then prevailing tariff of ₹72.75 per tonne to ₹36.70 per tonne and tariff for Bulk Material Handling System (BMHS) was reduced from ₹197.75 per tonne to

₹161.70 per tonne and the consolidated rate (if all integrated terminal service of BMHS is availed) was reduced from then prevailing rate of ₹188.75 per tonne to ₹152.70 per tonne

As brought out earlier in the factual position relating to the case, the VSPL has filed Writ Petition No.33402 of 2011 challenging the tariff Order of October 2011 in the Hon'ble High Court of Andhra Pradesh to the extent of reduction effected by this Authority in the tariff of Harbour Mobile Crane (HMC) from ₹72.75 per tonne to ₹36.70 per tonne. The Hon'ble High Court has passed an interim Order on 19 December 2011 permitting the VSPL to charge and collect at ₹72.75 per tonne until further orders. The Hon'ble Court has also directed VSPL that for all such tariffs, levied and collected on HMC after 22.12.2011, the VSPL shall keep an account of every such transactions and in the event of the VSPL not succeeding in its Writ Petition, amount collected by VSPL over and above the tariff of ₹36.70 per tonne fixed under the impugned order shall be subject to further orders of the Hon'ble Court. The Writ Petition is yet to be disposed of by the Hon'ble Court.

In the meanwhile, the VSPL has in March 2014 filed the proposal for revision of its existing Scale of Rates including revision in the rate of HMC from ₹36.70 PMT approved by this Authority to ₹64.00 per tonne. The VSPL has stated that its proposal for revision in existing Scale of Rates is without prejudice to the contentions and prayers in the Writ Petition filed by it challenging October 2011 tariff Order of this Authority

With reference to this case it will not be out of place to draw reference to the general revision proposal filed by another BOT operator viz. TM International Logistics Limited (TMILL) a bulk terminal operator operating in Kolkata Port Trust (KOPT).

In the case of TMILL, this Authority had passed an Order in March 2011 effecting a reduction of 32.29% in the then existing tariff of TMILL. Subsequently, based on a review application filed by TMILL to review the tariff Order of March 2011, this Authority vide its Order dated 11 October 2011 while disposing the review application filed by TMILL effected an across the board reduction of 17.87% in the tariff of TMILL fixed in March 2008, as compared to the earlier reduction ordered at 32.29% in the tariff Order of March 2011 and also revised the charges for hire of mobile harbour crane to ₹35.30 per MT from the earlier approved rate of ₹24/- per MT. The TMILL challenged the tariff Orders of March and October 2011 in the Hon'ble High Court of Calcutta. The Hon'ble High Court has stayed the operation of the Orders and has directed the Petitioners to charge at the old rates and to deposit the difference between the old rates and the new rates month by month in short term fixed deposits in a Nationalised Bank with regular intimation to this Authority. The matter is yet to be disposed of by the Hon'ble High Court. In the meanwhile, the TMILL filed another Writ Petition in the Hon'ble Court in October 2013, *inter alia*, praying for fixing a new SOR for TMILL to be applicable with effect from 1 April 2013 to 31 March 2016 based on the proposal filed by it to this Authority in June 2012. In this regard, the Hon'ble Court on 20 November 2013 disposed of the said writ petition directing this Authority to fix the new scale of rates for TMILL for the period April 2013 to March 2016 on its best judgment and without getting influenced by the previous petitions. Accordingly, in pursuance of the direction from the Hon'ble High Court of Calcutta, this Authority vide Order No.TAMP/44/2012-TMILL dated 20 May 2014 has revised the tariff of TMILL in its best judgment and without getting influenced by the pendency of the previous writ petitions filed by the TMILL in the Hon'ble High Court of Calcutta.

It is relevant here to mention that this Authority under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963 is mandated to frame Scale of Rates and statement of conditionalities for Major Port Trusts and private terminal operators operating thereat. The Writ Petition filed by the VSPL challenging the reduction in

the HMC rate effected by this Authority pertains to the Order of October 2011. The said Order prescribed the validity of the Scale of Rates of VSPL till 31 March 2014, as stated earlier. The current proposal filed by the VSPL is for revision of the rates including the rate for HMC for the period beyond the expiry of its validity of the SOR based on the estimates for the years 2014-15 to 2016-17. There is no direction as such from the Hon'ble High Court of Andhra Pradesh restraining this Authority to perform the mandatory role bestowed on this Authority by the statute to revise the Scale of Rates of the VSPL, from time to time.

In view of the above position and considering the decision available in the case of one another BOT operator i.e. TMILL and considering the mandate given to this Authority to frame the Scale of Rates and the statement of conditions for the major port trusts and the private terminals operating thereat and the provisions of clause 3.1.8 of the 2005 tariff guidelines (which deals with validity of tariff fixed) and also recognising that the VSPL itself has filed its proposal for revision of the existing SOR which expired on 31 March 2014, this Authority decides to go ahead with the proposal filed by the VSPL for general revision of its Scale of Rates. This is, however, without prejudice to all the contentions made by this Authority in the Counter Affidavit filed by this Authority on the Writ Petition No.33402 of 2011 filed by the VSPL on the October 2011 Order in the Hon'ble High Court of Andhra Pradesh which is pending for disposal.

- (ii). The original proposal filed by the VSPL in March 2014 was for three years period covering 2014-15 to 2016-17. The figures furnished in the cost statements for the year 2013-14 were actuals only for the first six months of the year 2013-14. Subsequently, the VSPL on our advice, has filed revised cost statements under cover of its letter dated 20 November 2014 updating the estimates of 2013-14 with actuals for the full year and has also modified the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 based on 2013-14 actuals. The revised proposal filed by the VSPL vide its letter dated 20 November 2014 and additional information/ clarification furnished by VSPL during the processing of this case along with the input given by the VPT are considered for the purpose of this analysis.

- (iii). (a). As brought out in para 11 (ii)(a) of the October 2011 Order, the VSPL during the last revision had disclosed that it carried out operations at the General Cargo Berth (GCB) of the VPT based on a separate agreement entered by them with the Steel Authority of India Limited (SAIL). The VSPL had entered into long term contract with the SAIL in the year 2001 which, however, did not materialise as the licensor VPT could not meet the required draft at the inner harbour for berthing panamax vessel. It has, therefore, entered into a separate agreement with SAIL for discharge of Panamax Vessels at the GCB of VPT using floating cranes chartered by VSPL and also provide lighterage services through barge and service for coastal movement.

This Authority would like to reiterate the position adopted in October 2011 that it is not inclined to go into individual agreements entered by the VSPL. This Authority had observed that the operations carried out by the VSPL at GCB operations do not flow from the License Agreement entered by VSPL with VPT, for construction, operation and maintenance of two berths viz. EQ8 and EQ9 at the VPT, but on the basis of the bilateral agreement entered by VSPL with SAIL. It is for the landlord port trust to satisfy itself on the question whether a SPV like VSPL can be permitted to undertake operations which are not covered by the Licence Agreement.

- (b). In the last tariff revision Order of VSPL dated 11 October 2011, this Authority had in paragraph 11(ii)(c) categorically held that the tariff arrangement relating to floating crane operations at GCB and barge services offered by the VSPL did not have the approval of this Authority. It was also made explicit that though these services are not governed by

the LA entered with the VPT for berth No.EQ8 and EQ9, they need to be regulated by this Authority as these services are listed in Section 42 of the Major Port Trusts Act 1963. If the authorization granted by VPT to VSPL to offer services is beyond the scope of License Agreement and is other than by way of a BOT arrangement, the said Order required VPT to initiate action with reference to Chapter 7 of the tariff guidelines of 2005 and was allowed time upto 31 December 2011 to file its proposal in this regard. The VPT has not filed any proposal in this matter.

Subsequently, based on a reference made by SAIL, VPT was again requested vide letter No.TAMP/34/2003-Misc. dated 2 September 2013 to adhere to the advice rendered in the last tariff Order and immediately initiate action as per Chapter 7 of the tariff guidelines of 2005, and file a proposal in this regard latest by 16 September 2013. Though the VPT vide its letter No.ITRA/SBE/FTAMP/MISC dated 28 January 2014 had agreed to file suitable proposal in this regard no proposal has been received from the VPT so far in the matter. Even during the current proceeding, it was reiterated that the tariff arrangement for operations authorised by VPT to VSPL at GCB does not have the approval of this Authority and that the VPT should expedite filing its proposal in line with the advice rendered earlier. The VPT has so far not filed the proposal in this matter, despite reminders. The VPT has remained silent on the tariff arrangement followed for operations authorised by the VPT to VSPL at GCB and barge services despite specific request. It has, however, clarified that the floating crane operations at GCB has ceased long back and at present no floating cranes are being operated. The matter relating to floating crane operations is being dealt in the subsequent paragraph.

The VSPL has, however, during the processing of this case clarified that the BOT operator of the VPT viz. Vizag General Cargo Berth Private Limited (VGCBPL) who was awarded the project under 2008 guidelines has commenced commercial operations at GCB of the VPT from 1 April 2013 under BOT scheme. Hence, the VSPL has reported that charges for lighterage of SAIL vessels are directly paid by SAIL to VGCBPL. In the absence of the VPT furnishing any response in this matter the submissions made by the VSPL is relied upon for the purpose of this analysis. Notwithstanding the above position clarified by the VSPL, this Authority makes its position abundantly clear reiterating the earlier position that the tariff arrangement followed for operations authorised by the VPT to VSPL at GCB and barge services offered by the VSPL for the period of such operations was allowed by VPT to VSPL till the VGCBPL commenced the operations at GCB does not have the approval of this Authority. The tariff, if any, levied for this period is solely at the risk and responsibility of the concerned parties.

- (c). During the last tariff Order, as recorded in para 11(ii)(c), VSPL had reportedly applied the rate of ₹96 per tonne obtained based on the open tender floated by the SAIL for floating crane operation offered by it at the GCB to lighten the cargo.

The VPT during the processing of this case has vide its letter dated 17 December 2014 clarified that the floating crane operations in Visakhapatnam Port have ceased long back and at present there is no floating cranes being operated. The reply furnished by the VPT is vague and does not specify the exact date when the floating crane operations for operations at GCB ceased. It is seen that the VSPL has reported income from floating crane operations for the years 2011-12 to 2013-14 which has been excluded by it from the cost statement as it is beyond the scope of the LA. The VPT has remained silent on the authorization of the tariff arrangement followed by the VSPL for floating crane operations at GCB

nor has it filed the proposal under Chapter 7 as advised in the last tariff Order if the authorization granted to VSPL to offer floating crane operations is beyond the scope of the License Agreement. The existing Scale of Rates of the VPT already prescribe consolidated charges prescribed for transshipment operations using floating crane as well as separate charges are prescribed for hire of 150 / 60 Tonne floating crane. Hence, as already brought out in para 11(ii)(c) of the October 2011 Order, this Authority makes the position abundantly clear that tariff levied for floating crane operations other than the tariff prescribed in the Scale of Rates of the VPT for the period when such operations were carried out by VSPL do not have the approval of this Authority and is solely at the risk and responsibility of the concerned parties.

- (d). In the cost statement furnished for this exercise, the VSPL has rightly excluded the income and the expenses reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 with reference the operations carried out by it at the GCB. Since the proposal before this Authority is to review the tariff for the operations carried out by VSPL at berth nos.EQ8 and EQ9, income and expense reportedly pertaining to the operations at GCB need to be excluded. This is in line with the approach followed in the last tariff Order. For this purpose, the GCB related figures furnished by the VSPL which are separately reported in their Annual Accounts is relied upon.
- (iv). The VSPL has stated that services performed by VSPL for SAIL at EQ-8 berth of VSPL for which the rate of ₹167/ tonne is fixed under the Short Term Agreement (STA) falls under the scope of Scale of Rates fixed by this Authority under charges for Material Handling system. As recorded in para 11(ii)(a) of the Order dated 11 October 2011, this Authority had already declined to go into individual agreements entered by the VSPL and individual user SAIL. This position has been reiterated in our letter No.TAMP/34/2003-Misc dated 18 March 2014 addressed to SAIL and a copy endorsed to VSPL on one of the matters referred by SAIL on applicability of scale of rates for lease plot at VSPL after taking into account the views of the VSPL as well.

The tariff is to be determined by this Authority following the applicable tariff guidelines issued by the Government. The tariff fixation of VSPL is governed under the tariff guidelines of 2005 which require determination of tariff based on admissible cost and permissible return.

The Scale of Rates approved by this Authority vide its Order dated 11 October 2011 under the tariff guidelines of 2005 is following the admissible cost plus return model. The rate approved by this Authority in the said Order for Material Handling System for handling bulk cargo under Schedule 4.5 is ₹161.70 per tonne for the seven items listed in the SOR. A composite rate of ₹152.70 per tonne was prescribed, if integrated terminal services covering all the items specified in the schedule is provided.* The rates approved by this Authority are the ceiling rates and the VSPL has the flexibility to offer rebate/ discount within the ceiling rates.

As already pointed out in the letter dated 18 March 2014, the components of Integrated Terminal Service Charge (ITSC) of ₹167 per tonne which is reportedly based on Short Term Agreement of March 2008 mutually agreed between both VSPL and SAIL do not match with the components prescribed in the Schedule 4.4. of the Order of March 2009 and Schedule 4.5. of the Order of October 2011 prescribing the rate for material handling system. Therefore, the point made by VSPL that the rate of ₹167/ tonne fixed under the STA falls under the scope of Scale of Rates fixed by this Authority under charges for Material Handling system is not the correct position.

- (v). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the Major Port Trusts and private terminals at the

end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff.

During the last review of tariff of VSPL, this Authority had determined tariff for the years 2011-12 to 2013-14, by relying upon the estimates for the said years. As such, it is necessary to make a comparison of the estimates for the years 2011-12 to 2013-14 with the actuals for the said years.

- (vi). The approach followed in the last Order to arrive at the estimated position is adopted to assess the actual net surplus/ deficit for the years 2011-12 to 2013-14. The actual performance of VSPL during the years 2011-12 to 2013-14 as against the estimates along with modifications done in the cost statement filed by the VSPL is analysed below:
- (a). The actual traffic handled by VSPL is 55.74 lakh tonnes, 57.47 lakh tonnes and 55.15 lakh tonnes during the years 2011-12 to 2013-14 respectively aggregating to 168.36 lakh tonnes, as against the estimated traffic of 58.50 lakh tonnes, 67.55 lakh tonnes and 70.92 lakh tonnes aggregating to 196.97 lakh tonnes in the tariff Order of October 2011 for the corresponding period. The landlord port VPT has indicated the actual traffic handled by the VSPL at 54.79 lakh tonnes, 57.16 lakh tonnes and 54.96 lakh tonnes for the years 2011-12 to 2013-14 respectively which is found to be marginally lower than the actual traffic reported by the VSPL. The actual traffic as reported by the VSPL is considered for the purpose of this analysis. The variation in the physical performance is 15% negative i.e. actual traffic is lower than the estimated traffic for the period 2011-12 to 2013-14.
- (b). As stated earlier, this Authority had approved new tariff items for hire of gantry unloader and charges for maintenance of railway siding. Apart from this, based on the cost position reflected by the cost statement, this Authority had effected reduction in the hire charge for 104 T Harbour Mobile Crane (HMC) from the then prevailing tariff of ₹72.75 per tonne to ₹36.70 per tonne and tariff for Bulk Material Handling System (BMHS) was reduced from ₹197.75 per tonne to ₹161.70 per tonne and consolidated rate if all integrated terminal service of BMHS is availed was reduced from then prevailing ₹188.75 per tonne to ₹152.70 per tonne. Hence, the income estimates considered in the last tariff Order are adjusted for the year 2011-12 (for five months from November 2011) and for the years 2012-13 and 2013-14 to give effect of the tariff approved in the last tariff order. As stated earlier, the VSPL has in the High Court of Andhra Pradesh challenged the reduction in the tariff of the HMC effected by this Authority in the said Order from ₹72.75/ tonne to ₹36.70/ tonne. The Hon'ble High Court vide its Order dated 22 December 2011 has given interim relief allowing VSPL to charge the pre-revised rate of ₹72.75 per tonne pending disposal of the Writ Petition and has also directed that for all such tariffs, levied and collected on HMC after 22.12.2011, the Petitioner shall keep an account of every such transactions and in the event of the Petitioner not succeeding in its Writ Petition, any amount collected by VSPL over and above the tariff of ₹36.70 per tonne fixed under the impugned order shall be subject to further orders of the Hon'ble Court. The Annual Accounts of the VSPL reports the income from HMC collected at the rate higher than ₹36.70 per tonne approved by this Authority. The VSPL has considered the actual income from HMC reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 in the cost statement. In view of the specific interim Order of the Hon'ble High Court permitting VSPL to collect the pre-revised rate of ₹72.75 per tonne and also the direction of the Hon'ble High Court to VSPL to keep the separate accounts for the differential revenue collected which is subject to the decision of the Court, the actual revenue from HMC reported in the

Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 is considered for the purpose of past period analysis as done by VSPL. The VSPL has vide its e-mail dated 18 March 2015 furnished a statement showing the actual revenue collected from HMC and the revenue collectable as per the rate of ₹36.70 per tonne approved by this Authority and has also assessed the excess revenue collected from HMC over and above the approved tariff for the period from 19 December 2011 (i.e. the date of the Order of the Hon'ble High Court) to 31 March 2014 which is summarised below as given by VSPL:

(in ₹)

Year	Revenue collected by VSPL from hire of HMC in pursuance of the interim Order of the Hon'ble High Court dated 19.12.2011	Revenue collectable for hire of HMC at the rate ₹36.70 per tonne as approved by this Authority in the October 2011 Order	Excess revenue collected by VSPL over and above the rate for HMC approved by this Authority based on the interim Order of the Hon'ble High Court
2011-12 (from 19.12.2011) (Refer Note A)	22,018,254	17,582,150	4,435,744
2012-13	82,924,841	65,957,810	16,967,031
2013-14	90,609,219	70,753,209	19,856,011
Total	195,552,314 (Refer Note B)	154,293,529	41,258,786

(A). The interim Order of the Hon'ble High Court directed VSPL to keep separate account of differential levy collected after 22.12.2011. VSPL has, however, furnished the details from 19.12.2011 i.e. from the date of the interim Order of the Hon'ble High Court.

(B). The VSPL has reported that they are not able to collect ₹72.75 permitted by the Hon'ble High Court. The statement furnished by the VSPL shows that VSPL has collected different rates for hire of HMC in the range of ₹36.95 per tonne to ₹49.50 per tonne.

Thus, from the above table as furnished by the VSPL, it can be seen that the VSPL has assessed the total excess revenue collected by it over and above the tariff approved by this Authority at ₹412.58 lakhs for the period 2011-12 i.e. from 19 December 2011 being the date of the interim Order of the Hon'ble High Court to 31 March 2014. Apart for this amount, the VSPL would have continued to levy the rate for HMC higher than the rate approved by this Authority till the revised rates approved by this Authority in the current tariff proceedings comes into effect. That being so, the excess amount collected by the VSPL for the period from the period 2014-15 and 2015-16 till the revised rates Order approved by this Authority in the current tariff proceedings comes into effect would also have to be assessed by VSPL and kept in a separate account for every such transactions in compliance with the directions of the Hon'ble High Court. The total excess collection by VSPL is subject to the final decision of the Hon'ble High Court in the Writ Petition filed by VSPL.

(c). The Annual Accounts of VSPL for the years 2011-12 to 2013-14 capture income earned from operations carried out by VSPL at General Cargo Berth (GCB) of the VPT separately. The income reported is ₹2681.20 lakhs, ₹3016.99 lakhs and ₹1287.72 lakhs for the years 2011-12 to 2013-

14 respectively. The VSPL has excluded these income while analysing the actual position for the past period. It is seen from the reconciliation statement furnished by the VSPL, that it has also excluded income for floating crane operations at ₹60 lakhs, ₹60 lakhs and ₹54.63 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively. Since this income is not separately reported in the Audited Annual Accounts it could not be verified. The VPT has not made any adverse remark on these figures. The income from floating crane operations reported by the VSPL is relied upon. For reasons stated earlier, income relating to GCB operations reported by the VSPL in the Audited Annual Accounts and income from floating crane operations both which are beyond the scope of the LA are excluded in line with the approach followed by the VSPL.

- (d). The VSPL has reported to have offered rebates/ discounts to the tune of ₹595.41 lakhs, ₹534.89 lakhs and ₹694.47 lakhs to SAIL and ₹67.49 lakhs, ₹69.04 lakhs and ₹61.85 lakhs to other customers during the years 2011-12 to 2013-14 respectively. The aggregate of rebates/ discounts offered by the VSPL is ₹662.90 lakhs, ₹603.93 lakhs and ₹756.32 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively.

The VSPL has argued that even during the last tariff revision, it had requested that the discounts/ rebates allowed by the operator should be considered under clauses 2.10, 2.16.1, and 4.4 of the Tariff guidelines but the same has not been accepted by this Authority. It has argued that disallowance of discounts/ rebates will result in shortfall in achieving the fair return of 16% ROCE admissible in the tariff guidelines of 2005 and the tariff objective of ensuring fair returns as prescribed under 2.2(ii) of the Tariff guidelines would never be achieved. It has submitted that VSPL has to choose between the only two options of either granting discounts or lose the business at the risk of gross underutilization of investment already made. Discounts are not given based on commercial decisions nor they are volume discounts. It has stated that increase in the volumes of the traffic compared to projected traffic could be achieved in these years on account of discounts/ rebates offered and hence has requested not to disallow rebates/ discounts offered in the past.

With reference to clause 2.10 of tariff guidelines referred by VSPL, it is relevant to state that the said clause states that differential tariff scheme if proposed by the port/ private operator will be entertained after analysing the factors leading to congestion or under utilisation. No such proposal for differential tariff scheme to avoid underutilization was filed by VSPL. Clause 4.4 of the tariff guidelines of 2005 encourages to adopt sliding rates to motivate greater performance by captive/ bulk facility to attract additional cargo to be applied on a non-discriminatory basis. Further, as per this clause tariff increase shall not be allowed elsewhere to offset reduction in revenue, if any, arising due to volume discount scheme. No proposal for volume discount scheme was filed by VSPL.

Clause 2.16.1. of the tariff guidelines of March 2005 only gives liberty to the Major Port Trusts and BOT operators thereat to charge lower than the rates fixed by this Authority, if they so desire. But, nowhere the said guideline mentions that discounts allowed by the ports/ terminal operators have to be recognised in the tariff fixing exercise by considering reduced revenue.

For the purpose of analysis of the past period, revenue realisable as per approved Scale of Rates can only be considered. This is in line with the approach followed in the tariff fixation of other Major Port Trusts and Private Terminal operators governed under 2005 tariff guidelines. Decisions of the Regulator cannot be influenced by the management

decisions of the operators to allow discounts/ rebates to their customers. For the purpose of review of the past performance, income for the previous tariff cycle should be strictly considered as per the approved Scale of Rates of the respective port/ private terminal. This Authority has uniformly followed this approach in fixation of tariff not only in the case of VSPL, but also in various other cases, as recorded in paragraph No.11(ii)(d)(iii) of the tariff Order of October 2011. Though the VSPL has agitated on the issue of discounts/ rebates before the Hon'ble High Court, there is no direction from the Hon'ble High Court in this regard to this Authority. Therefore, discounts granted by VSPL at its discretion in the actual income are not considered and added to the actual income reported in the Audited Annual Accounts. The effect of rebates and discounts offered by VSPL during the years 2011-12 to 2013-14 to the tune of ₹662.90 lakhs, ₹603.93 lakhs and ₹756.32 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 reported by the VSPL is added to the income.

- (e). On the expenditure side, the VSPL has excluded operating expenditure to the tune of ₹2619.79 lakhs, ₹2915.92 lakhs and ₹1004.48 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively towards GCB operations. The VSPL during the last tariff revision had stated that no common expenses and common assets are apportioned to GCB operations and its contribution is limited to offering managerial expertise. Even during the current proceedings, the VSPL has maintained its stand that no assets of VSPL are deployed at GCB and hence no other adjustment is done in the cost statements. For reasons stated earlier, expenditure relating to GCB operations reported by the VSPL in the Audited Annual Accounts are relied upon and excluded from the cost statement in line with the approach followed by VSPL.
- (f). The Annual Accounts of VSPL shows an expenditure of ₹126.00 lakhs, ₹112.95 lakhs and ₹87.74 lakhs for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 towards penalty for shortfall in the committed discharge rate. This expenditure is on account of bilateral agreement entered by it with SAIL wherein the VSPL has to pay penalty to SAIL for shortfall in the agreed productivity levels both at the EQ berths as well as at the GCB. Expenditure reported towards shortfall in discharge rates for handling panamax vessel of SAIL arising out of bilateral agreement between SAIL and VSPL was not allowed during the last tariff revision Order. On being pointed out, the VSPL has in the revised cost statement filed in November 2014, excluded expenditure on this account to the tune of ₹126.00 lakhs, ₹112.95 lakhs and ₹87.74 lakhs for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively. The above adjustment is in line with the approach followed in the last tariff Order and hence is accepted. On the revenue side, the VSPL has also excluded dispatch earnings of ₹5.51 lakhs, ₹14.29 lakhs and ₹1.20 lakhs for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively reportedly as per the individual agreement with customers citing that it is in line with exclusion of penalty for short fall in discharge commitment. In view of the clarification furnished by the VSPL, the dispatch earnings reported by the VSPL arising out of individual agreement is allowed to be excluded in line with the approach followed by the VSPL.
- (g). The interest income on deposits to the tune of ₹72.26 lakhs, ₹139.68 lakhs and ₹161.61 lakhs reported in the Audited Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 respectively are excluded in line with the approach followed by the VSPL and approach followed by this Authority in the cases of other BOT operators and Major Port Trusts.
- (h). During the last tariff revision, Liquidated Damages amounting to ₹2 crores paid by VSPL to VPT in the year 2008-09 arising from the arbitration

award for delayed completion of construction of berth was added to the capital cost of the berth cost and depreciation and return thereon was allowed for reasons stated in para 11(iii)(d)(v) of the October 2011 Order. The same treatment is continued to be given in line with the approach followed in the last tariff Order. The cost statement has been suitably modified to capture this effect.

- (i). The Management & Administration overheads considered by VSPL include ₹0.55 lakhs and ₹28.25 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively towards bad debts written off and ₹23.82 lakhs, ₹14.54 lakhs and ₹15.26 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively towards provision for doubtful debts. This item was not a part of the estimates of Management & Administration overheads considered for the relevant years at the time of revision of tariff in October 2011. Further, as per the provisions contained in the existing Scale of Rates of VSPL, services are rendered on payment of the relevant charges in advance. That being so, the question of tariff fixing exercise recognising the credits extended by VSPL and writing off bad debt and making provision for doubtful debts does not arise. Hence, the bad debts written off and provision for doubtful debts are excluded for the purpose of analysis of the performance of VSPL.
- (j). In compliance with Clause 2.8.1. of the tariff guidelines, revenue share to the extent quoted by the second highest bidder is allowable on the actuals, the approach which was followed even in the last tariff Order of VSPL.

The Audited Annual Accounts of the VSPL report revenue share payment of ₹391.61 lakhs, ₹417.65 lakhs and ₹399.26 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively. The VPT has also indicated the total revenue share payment which matches with the figures reported in the Audited Annual Accounts of the VSPL for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14.

The License Agreement stipulates that the licensee shall pay the licensor revenue share equivalent to 17.111% of the gross revenue earned by the licensee from the operation of the project facilities. The term gross revenue has not been specifically defined in the License Agreement signed in the year 2001. Both the VPT and the VSPL have earlier confirmed that as per revised bid document, the definition of "gross revenue" is deemed to include only "berth hire charges" and "cargo wharfage". Accordingly, during the last revision the revenue share to the level quoted by the next highest bidder i.e. 12.811% of the gross revenue from berth hire and cargo wharfage as informed by the VPT was allowed as pass through. In the current revision also, the VSPL has furnished year-wise gross revenue from berth hire and wharfage income and claimed 12.811% being the level quoted by the second bidder. The VPT has not made any adverse comment on the revenue share computed by VSPL and claimed in the cost statement. The revenue share to the extent of second quote as furnished by VSPL is considered.

- (k). As per the Agreement, Technical Service Fee of ₹10 millions per year is payable for a period of 3½ years from the date of commencement of operations at both the berths.

In the last tariff revision Order as brought out in para 11(iii)(d)(ix), the VSPL had furnished copies of Income Tax Assessment Orders for the financial years 2006-07 and 2007-08. The Income Tax Assessment Order furnished by the VSPL did not show that the 'Technical Service Fee' is disallowed by the Income-tax department. That being so, the Technical

Service Fee was allowed as an expense. In the last tariff revision, technical service fee paid by VSPL from 2006-07 onwards to 2009-10 to the extent remaining unamortised i.e. ₹287.76 lakhs was decided to be spread over the remaining period of the project i.e. 24 years from the year 2008 onwards i.e. 12.16 lakhs per annum. The VSPL has, during the current tariff proceedings, furnished Income Tax Assessment Order for the year 2009-10. The only year for which IT Assessment Order is not furnished by the VSPL is the year 2008-09. However, recognising that the Income Tax Assessment Orders furnished by the VSPL during the last tariff revision for the years 2006-07 and 2007-08 and the Income Tax Assessment Order now furnished for the year 2009-10 do not show that the 'Technical Service Fee' is disallowed by the Income-tax department, the technical service fee is admitted as an expense in line with the approach followed in the last tariff Order. Accordingly, technical service fee of ₹12.16 lakhs is considered for each of the years 2011-12 to 2013-14 as considered by the VSPL in line with the approach followed in the last tariff Order.

- (l). During the tariff revision in March 2009, the VSPL had proposed capital dredging of ₹49.95 crores in the year 2009-10 towards deepening / widening of channel.

As per the LA, it is the obligation of the Licensor to undertake capital dredging at the cost and responsibility of the Licensee i.e. the VSPL. The VPT and the VSPL have entered into a Memorandum of Understanding in November 2006 wherein the VSPL had undertaken to deepen and widen entrance channel, inner harbour turning circle and waterways of northern arm of inner harbour to – 13.5 mtrs. The MOU clearly stated that the VSPL shall not claim any compensation or incremental tariff on account of the capital dredging proposed to be undertaken as per the MOU. The VPT had also categorically stated that the capital dredging cost must not be included in the tariff revision exercise as per the MOU.

Since the capex relating to capital dredging claimed by VSPL was not found to be in line with the LA or as per the MOU entered between VSPL and VPT, the proposed capex was not allowed in the tariff revision of March 2009. Subsequently, during the last tariff revision in October 2011, the VSPL reported that an expenditure of ₹16.08 crores has been incurred towards deepening of channel / berth and capitalized the same during the year 2009-10 and had requested to consider the same citing that the MOU entered by it with VPT had been withdrawn. Whilst the VPT had confirmed that the MOU with VSPL has been withdrawn, it had reiterated its earlier stand that the said capital expenditure incurred by VSPL is not required to be considered for tariff revision since the same is not in line with the provisions of the License Agreement. Therefore, the capital expenditure of ₹16.08 crores reported by VSPL in the year 2009-10 on this account was excluded in past period analysis carried out in the October 2011 Order. Corresponding adjustment was also done in actual depreciation for the years 2009-10 and 2010-11 and in the estimates of 2011-12 to 2013-14. In line with the decision of this Authority in the last tariff Order, necessary adjustment is done in this regard while analysing the past period for the years 2011-12 to 2013-14.

- (m). The VSPL has made suitable adjustment in the depreciation figure reported in the Audited Annual Accounts by excluding the depreciation component on the capitalized part of upfront fee in line with the approach followed in the last tariff Order. The depreciation figures for the years 2011-12 to 2013-14 as furnished by the VSPL is considered subject to adjustment relating to depreciation on capital dredging incurred in 2009-10 and liquidated damaged added to the capital cost of the berth as

explained in earlier paragraphs in line with the decision in the last tariff Order.

- (n). In the last tariff Order of October 2011, the write-off of preliminary expenses was considered at ₹33.10 lakhs for the year 2011-12 to 2013-14. While analysing the actual position, the write-off of preliminary expense is maintained at ₹33.10 lakhs as considered at the estimate stage for the years 2011-12 to 2013-14.
- (o). The VSPL has reconciled the net fixed assets reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 and the net fixed assets considered in the cost statement. The adjustment is with reference to the upfront fee (net block) excluded on account of write off of this during the project period. Whilst VSPL has excluded the entire net block of upfront fee, in our analysis the unamortised part of upfront fee is added to the net fixed assets and considered for the purpose of allowing return in line with the approach followed in the last tariff Order and also followed in the other tariff cases of the Private Terminal operators. Apart from this, the net fixed assets furnished by VSPL is adjusted with reference to the capital dredging in the year 2009-10, as explained earlier. Further, the net block with reference to the liquidated damages paid by VSPL which is added to the berth cost is added to the capital employed and considered for the purpose of allowing return.
- (vii). The working capital is analysed below:
 - (a). The VSPL has considered two month's operating income as Sundry Debtors for the years 2011-12 to 2013-14. This is not in line with the provisions contained in the tariff guidelines of 2005, as such Sundry Debtors is considered as NIL.
 - (b). The VSPL has furnished annual consumption of stores excluding fuels for the years 2011-12 to 2013-14 and has considered 50% i.e. six months of its actual spares consumption excluding fuel. The computation of inventory in the computation of current asset is in line with the provisions prescribed in the tariff guidelines. The figures furnished by the VSPL are considered.
 - (c). As per the Order passed by this Authority dated 30 September 2008 refining certain areas of approach followed in tariff fixation under 2005 guidelines, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors.

The License Agreement entered by the VSPL with the VPT, does not prescribe any advance payment of lease rentals.

As per Article 5.1 of the LA entered between VSPL and VPT, the revenue share is payable on or before 7th day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA, the VSPL is not required to make any advance payment of royalty also. In the case of the VSPL, it is found that none of the items flowing from the License Agreement qualify for consideration.

- (d). Cash balance has been calculated at one month's cash operating expenses including overheads as done during the last tariff revision of VSPL.
- (e). The VSPL has considered current liabilities as per the Annual Accounts for the year 2011-12 subject to exclusion of current maturity of long term

debt, trade payables, provision for gratuity provision for compensated absences etc. The current liabilities like trade payables and provision for compensated absences are considered as part of current liabilities and interest accrued and due on borrowings are excluded in our analysis in line with the approach followed in the last tariff Order. For the years 2012-13 and 2013-14, the VSPL has considered current liabilities as per the Annual Accounts subject to exclusion of current maturity of long term debt. The current liability estimated by VSPL for these two years is considered in our analysis except for excluding the interest accrued and due on borrowings.

- (f). Subject to the above adjustments, Working Capital works out to be negative. Hence, it is considered as NIL. Thus, the Capital Employed comprises of only Net Block of Assets at ₹22832.84 lakhs, ₹21921.05 lakhs and ₹20916.47 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively.
- (g). Considering the capacity of the terminal at 7.70 million tonnes per annum considered in the last Order, the actual capacity utilization during the years 2011-12 to 2012-13 works out to 72%, 75% and 72% respectively which is also considered by VSPL. In the last tariff Order of October 2011, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2011-12 to 2013-14. The same position is maintained while analyzing the actuals for the said three years.
- (viii) A copy of the cost statement analysing the actuals vis-à-vis estimates for the past period 2011-12 to 2013-14 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 2011-12 to 2012-13 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in tonnes)	196.97	168.36	-15%
Operating Income	31368.82 *	32039.51 #	2%
Total Expenses	21684.00	19947.02	8%
Surplus/ deficit before Return	9684.82	12092.48	25%
Capital Employed (Average)	26887.98	21890.12	-19%
16% Return on Capital Employed for the three years 2011-12 to 2013-14	12906.23	10507.26	-19%
Net Surplus after ROCE (before adjustment of past surplus)	(-)3221.41	1585.22	
Adjustment of Past period surplus considered in October 2011 Order (₹1073.49 lakhs + ₹2060.69 lakhs)	3134.20	-	
Net Surplus after ROCE (after adjustment of past surplus)	(-)87.21	1585.22	

* The operating income estimates are updated to reflect the effect of new tariff items approved in the Tariff Order of October 2011 as well reduction in the tariff of HMC effected in the last tariff Order from ₹72.75 per tonne to ₹36.70 per tonne

As stated earlier, the actual income from hire of HMC reported in the Annual Accounts is higher than the rate approved by this Authority in the October 2011 Order in view of the interim Order of the Hon'ble High Court vide its Order dated

22 December 2011 permitting VSPL to charge the pre-revised rate of ₹72.75 per tonne pending disposal of the Writ Petition.

(ix). The findings of the analysis with reference to the past period relating to the years 2011-12 to 2013-14 are given below :

- (a). The actual aggregate traffic handled by the VSPL is 168.36 lakh tonnes as against the estimated traffic of 196.97 lakh tonnes during the years 2011-12 to 2013-14. The variation in the physical parameters i.e. actual traffic handled is 15% negative in comparison to the estimates.
- (b). The operating income earned by the VSPL is ₹320.40 crores as against estimation of ₹313.69 crores for the corresponding period resulting in positive variance of 2%.
- (c). On the expenditure side, the actual aggregate expenditure for the three years is ₹199.47 crores as against the estimated expenditure of ₹216.84 crores in the last Order for the corresponding period. The total actual expenditure thus shows negative variance of 8% in comparison to the expenditure estimated in the last tariff Order.
- (d). The average capital employed for the years 2011-12 to 2013-14 is ₹218.90 crores as against average estimated capital employed of ₹268.88 crores. The variation in the average capital employed comes to 19% negative.
- (e). As per the cost statement prepared by us, the VSPL has earned surplus of ₹4237.04 lakhs, ₹4501.16 lakhs and ₹3354.28 lakhs before return which aggregates to average surplus of ₹12092.48 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14. The average return earned on the average capital employed thus works out to 18.29%, as shown in the following table:

(₹ in lakhs)				
Particulars	2011-12	2012-13	2013-14	Average
Actual Surplus before return earned by VSPL	4237.04	4501.16	3354.28	4030.83
Actual Capital Employed	22832.84	21921.05	20916.47	21890.12
Actual Return earned on capital employed	18.6%	20.5%	16.0%	18.4%

- (f). It can be seen from the above analysis that the variation in the physical parameter i.e. actual traffic handled and financial performance in terms of operating income, expenses, capital employed and return on capital employed is less than +20%. As per the above table, the VSPL has earned average return of 18.4% on the capital employed as against 16% return allowed in the last tariff Order and the variation in the return on capital employed is 15% which is less than +/- 20% variation.

As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. Since the variation in both the physical and financial parameters are found to be less +/- 20%, there is no case for any adjustment in the current tariff cycle of VSPL, as per the tariff guidelines of 2005.

- (g). During the last tariff revision, the VSPL had estimated traffic for the year 2011-12 at 58.5 lakh tonnes lower than the actual traffic handled in the

year 2010-11 at 64.73 lakh tonnes citing that berth no.EQ-9 will not be in operation for two months due to the strengthening/ repairs works of the said berth proposed to be carried out in the last quarter of 2011-12. The VPT had also endorsed the position stated by the VSPL and had requested to accept their projections. In view of submissions made by the VSPL which was endorsed by the port, the traffic projected by VSPL for the year 2011-12 was relied upon and considered in the last tariff Order subject to the condition that, if any, financial advantage is accrued to VSPL due to any change in the position relied upon in the Order, such surplus will be fully adjusted at the time of next tariff review.

In the proceedings relating to the current proposal, the VSPL has reported that the strengthening/ repairs works of the berth no.9 could not be taken up solely for want of approval of VPT despite continuous efforts and follow ups by VSPL as brought out in the earlier paragraphs bringing out the factual position. Be that as it may. The actual traffic handled by the VSPL in the year 2011-12 is 55.74 lakh tonnes which is lower than the estimated traffic of 58.50 lakhs tonnes considered in the last tariff Order. Since the actual traffic handled in the year 2011-12 itself is lower than the estimates, the question of any adjustment in this regard in the current tariff cycle does not arise.

- (h). During the last revision, the VSPL had stated that additional area of 1,21,406 sq. m. is proposed to be taken on lease from VPT at Exim Park for development of new storage yard and had estimated lease rental for the said additional area of land. The VSPL had estimated lease rental applying the lease rent of ₹150.76 per sq. mtr. per annum and had estimated lease rent for the additional land at Exim Park for half of the year of 2012-13 and for full year of 2013-14 at ₹91.51 lakhs and ₹183.03 lakhs respectively. For reasons stated in para 11(viii)(h) of the Order dated 11 October 2011, the estimated lease rent for additional land at EXIM Park for the years 2012-13 and 2013-14 was allowed by this Authority subject to certain modification in the unit rate. This Authority had in the said tariff Order observed that the lease rental of the VPT is due for revision since 2008 but the VPT had not filed proposal for revision of lease rental despite our advice rendered on several occasions while determining other upfront tariff proposals of the port. Considering the unit rate of lease rental at ₹106.69 per sq. mtr. per annum for the year 2012-13 and ₹108.82 per sq. mtr. per annum for 2013-14 as explained in the October 2011 Order, lease rent for the additional land at Exim Park area proposed to be taken over from the VPT was considered at ₹64.76 lakhs for the year 2012-13 (half year) and ₹132.11 lakhs for the year 2013-14 in the tariff Order of October 2011. This Authority in para 11(viii)(h) of the Order dated 11 October 2011 has stated that in the event the revised lease rental (to be) approved for the VPT lands for the quinquennium 2008-13 based on the proposal to be filed by the VPT was lower than the lease rental considered in the VSPL case, the entire excess would be fully adjusted in the next review.

However, while analysing the performance of VSPL in the past period, it is observed that the said land at Exim Park area was allotted by VPT to VSPL only on 28 January 2014 as per the allotment Order dated 28 January 2014. This means the allotment of the said land was done at fag end of the last tariff cycle. The VPT has brought out the sequence of events leading to delay in allotment of land by the port to VSPL which is brought out in the earlier paragraph bringing out the factual position of this case. Both the VPT and VSPL confirm that final allotment Order allotting additional land at Exim park to VSPL for development of storage yard was only on 28 January 2014. Since additional land at Exim park itself was not allotted to VSPL until 28 January 2014 which is fag end of the last

tariff cycle and also recognising that this delay in allotment is not attributable to the VSPL as per the sequence of events listed out by VPT, the question of adjustment with reference to the revised lease rent finally approved for VPT vide Order No.TAMP/63/2011-VPT dated 18 June 2012 and that considered in the last tariff Order does not arise. It is seen that even the actual lease rent reported by the VSPL for the year 2013-14 does not include any lease rent for the additional land at Exim park.

- (x). During the last tariff revision, the VSPL had envisaged a capital expenditure of ₹44.98 crores for development of land to be provided by the VPT at Exim Park for additional storage area. In the last tariff revision proposal, this Authority had moderated the proposed capex to ₹42.62 crores for the reasons stated in para 11(xiii)(a)(v) of the Order. This was considered subject to the condition that if at the time of review of estimates with reference to actuals it is found that the proposed investment does not materialize in the year 2013-14 the advantage accrued to VSPL on this account will be assessed and fully adjusted in the next tariff cycle. That being so, in the current tariff cycle the VSPL was requested to quantify the additional surplus accrued to VSPL for adjustment in tariff to be determined in this cycle. The VSPL has stated that the proposed investment did not materialise for reasons beyond its control and hence has requested not to view it as accrued benefit and hence not to call for adjustment in the current tariff cycle. It is relevant here to mention that the proposed investment was linked to the allotment of land at Exim Park area by VPT to VSPL. When the allotment of land itself was not done by the VPT for the various reasons cited by the port which show that delay was not attributable to VSPL and as rightly stated by VSPL it was beyond its control, adjustment with reference to the proposed investment allowed in the last tariff Order in the current tariff cycle cannot be considered. In any case, it can be seen from the analysis in the subsequent paragraphs that even at the proposed tariff approved by this Authority, the VSPL is in deficit to the tune of ₹21.63 crores in the current tariff cycle.
- (xi). As per clause 3.1.8. of the tariff guidelines of 2005, the tariff validity cycle is for a period of three years and hence the analysis of financial/ cost position in respect of VSPL is done for 3 years period i.e. 2014-15 to 2016-17. As already stated earlier, the actual traffic handled by VSPL in the year 2013-14 is 55.15 lakhs tonnes. Of the actual traffic of 55.15 lakh tonnes reported in the year 2013-14, traffic of Bulk Material Handling Service (BMHS) is 16.06 lakhs tonnes and conventional cargo traffic is 39.09 lakh tonnes. As against the actual traffic handled in 2013-14, the traffic projected by VSPL for the years 2014-15 to 2016-17 is 53.50 lakhs tonnes, 64.25 lakhs tonnes and 70.23 lakhs tonnes respectively. Of the total traffic estimated, cargo to be handled through BMHS at berth no.EQ-8 is projected at 19.00 lakhs tonnes, 24.00 lakhs tonnes and 27.00 lakh tonnes for the years 2014-15 to 2016-17 respectively, and the cargo handled by conventional means is projected at 34.50 lakhs tonnes, 40.25 lakhs tonnes and 43.23 lakhs tonnes for the corresponding years. The VSPL has confirmed that the traffic projections are based on the actual traffic handled in the year 2013-14 and also considering the actuals traffic handled upto 31 October 2014. It is seen that the traffic projected by the VSPL for the year 2014-15 shows a reduction of 3% over the actual traffic handled in the year 2013-14

It may not be out of place to state here that the another BOT operator i.e. Visakha Container Terminal Private Limited handling container terminal at the VPT in their tariff revision proposal which was decided by this Authority recently vide Order No.TAMP/65/2013-VCTPL dated 21 March 2015 had also projected 4.1% reduction in the traffic estimates for the year 2014-15 over the actual container traffic handled in the year 2013-14 citing the Hud Hud cyclone in Visakhapatnam as one of the reasons. Since the actual traffic was reportedly based on the actual traffic handled by the VCTPL till December 2014, this Authority had accepted the reduction in traffic projections by the VCTPL for the year 2014-15. The percentage reduction in the traffic projected by VSPL in the year 2014-15 is found

to be closer to the percentage reduction in the traffic estimated by the VCTPL which was approved by this Authority.

When the VPT was requested to express its views on the reasonableness of the traffic projection made by the VSPL, the port has stated that during the first six months of the current financial year i.e. 2014-15 (upto September 2014), the VSPL has handled 26.26 lakh tonnes and has opined that based on the actual traffic handled, the traffic projections made by the VSPL are reasonable. Based on the above position, the traffic projected by the VSPL in the year 2014-15 is relied upon and considered in this analysis.

For the years 2015-16 and 2016-17, however, the VSPL has projected traffic growth of 20.1% and 9.3% respectively. The VSPL has confirmed that the traffic projections capture the impact of additional traffic in view of additions proposed to the gross block of assets in the current tariff cycle. The VPT has also found the traffic projections of VSPL to be reasonable. That being so, the traffic projected by VSPL for the years 2015-16 and 2016-17 is relied upon and considered.

- (xii). (a). The cargo related income for the years 2014-15 to 2016-17 has been estimated by the VSPL applying the existing tariff approved by this Authority in October 2011 Order for the traffic projected. The VSPL has confirmed that even the income for hire of HMC (rate challenged by the VSPL) has been estimated at ₹36.75 per tonne as per the rates approved by this Authority in the last tariff Order. The income from the cargo traffic availing BMHS is estimated based on the existing consolidated rate approved by this Authority for BHMS for the traffic projected from BMHS cargo.

For cargo other than BMHS cargo i.e. by conventional means, the VSPL has estimated the cargo handling income at the rates approved by this Authority. The percentage share of cargo availing different services, viz. stevedoring, HMC services and shore handling is considered at 100%, 84% and 67% respectively reportedly based on the average actual sharing pattern obtained during the last three years for estimation of cargo handling income from the conventional cargo. The VSPL has reported that the percentage share of conventional cargo availing services of HMC services and shore handling (including HMC) was on an average 81% and 62% respectively based on the last three years i.e. 2011-12 to 2013-14. For the current tariff cycle, 84% and 67% of the conventional traffic is projected to avail the services of HMC and shore handling respectively. Citing that weightment services are optional, VSPL has estimated that 50% of traffic projections other than BMHS cargo will avail the service. The VPT has not made any adverse remark on the percentage share of cargo volume considered by VSPL for estimation of cargo handling income from difference service. The percentage share of conventional cargo availing the different services considered by the VSPL is relied upon and considered in this analysis.

The VSPL has furnished detailed computation of income from plot rent for the years 2014-15 to 2016-17. For estimating the income from plot rent, the VSPL has assumed that 67% of conventional cargo traffic projection and 100% of the BMHS cargo projections will avail storage facility. For coal handled at BMHS and for conventional cargo viz. steam coal and gypsum, average storage period of two fortnights after the prescribed free period is considered and for other cargo items, storage for one fortnight beyond the prescribed free period is considered for estimating the storage charge. The income from plot rent as estimated by the VSPL is relied upon and considered in this analysis.

It is relevant here to mention that the VSPL has proposed development of additional storage yard at Exim Park in the year 2016-17. As stated earlier, the VPT has already allotted land to VSPL for development of additional storage yard in January 2014. The investment proposed by the VSPL for development of additional storage yard in the year 2016-17 at Exim Park in the current tariff cycle is allowed for reasons explained in the subsequent paragraphs. The VSPL has stated that with the development of additional storage yard at Exim Park, the remaining 33% of the estimated conventional cargo will also avail storage facility at Exim Park and has estimated income therefrom in the year 2016-17.

The VSPL has estimated plot rent income in the year 2016-17 for the additional yard to be developed at Exim area applying the plot rent prescribed in the existing Scale of Rates for the existing yard i.e., ₹6 PMT for first fortnight and ₹9 PMT for second fortnight for the average dwell time of one/ two fortnight as explained earlier. Even in the draft SOR, the VSPL has not proposed any separate plot rent for stack yard to be developed at Exim area. For the purpose of this analysis, the additional storage income of ₹214 lakhs estimated by VSPL for the additional stack yard to be developed at Exim Park area applying the existing rate for the year 2016-17 is considered. Even during the last tariff revision, when the VSPL had envisaged the development of additional yard at the Exim Park area, the additional income from plot rent was captured based on the plot rent prescribed in the then existing SOR of the VSPL. The VSPL has confirmed that income for the years 2014-15 to 2016-17 are estimated based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates. The VSPL has requested to not to capture the total estimated discount of ₹19.27 crores likely (to be) offered to SAIL for the years 2014-15 to 2016-17 in view of bilateral agreement entered by it with SAIL. The points raised by VSPL drawing reference to clauses 2.10 and 2.16.1 has been addressed in earlier paragraphs and hence not reiterated here. It is relevant to mention that the tariff has to be determined by this Authority with reference to the existing rates approved by this Authority in the last general revision Order to assess the cost position at the existing tariff to determine the tariff for the current tariff cycle. The tariff cannot be determined based on individual bilateral agreement entered by VSPL with any individual user. The Scale of Rates approved by this Authority vide its Order dated 11 October 2011 prescribes the rate for Material Handling System for handling bulk cargo under Schedule 4.5 at ₹161.70 per tonne for the seven services listed therein and a composite rate of ₹152.70 per tonne is prescribed, if integrated terminal services covering all the items specified in the schedule is provided earlier. The impact of estimated rebate/ discount to be allowed cannot be considered in the tariff determination process as the current exercise is to determine the tariff at the Scale of rates approved by this Authority. This approach is followed while determining the tariff of all the Major Port Trusts and Private Terminal Operators. Though the VSPL has requested that the impact of rebate/ discount of ₹19.21 crores estimated by it for the years 2014-15 to 2016-17 should not be considered in income, it is seen that the income estimates considered by VSPL in the cost statement is as per the tariff approved by this Authority in 2011 tariff Order and does not capture the effect of estimated rebate/ discount.

The cargo related income estimated by VSPL for the year 2016-17 at ₹11,441.78 lakhs is found to contain some error. In the detailed revenue computation furnished by VSPL, error is observed in revenue estimation of fertilizer cargo due to some wrong linkage. This has been corrected and the corrected cargo handling income of ₹11,441.86 lakhs is considered in the cost statement prepared by us.

Thus, the cargo handling income is considered at ₹8454.55 lakhs, ₹10222.56 lakhs and ₹11446.86 lakhs.

- (b). The income from the berth hire is estimated to reduce from ₹433.96 lakhs actually earned in the year 2013-14 to the estimate of ₹308.22 lakhs in the year 2014-15. The reasons for this reduction remain unexplained. The income from berth hire is estimated at ₹368.31 lakhs and ₹412.56 lakhs for the years 2015-16 and 2016-17 respectively.

The VSPL has confirmed that income estimation for the years 2014-15 to 2016-17 are estimated based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates. The VSPL has furnished detailed workings for estimation of berth hire income for the years 2014-15 to 2015-16 based on the average GRT, average handling rate reportedly based on the average berth productivity achieved in the years 2011-12 to 2013-14, average parcel size, etc., for each cargo groups which is relied upon. Some error is observed in the excel file computation with reference to linkage of rates for two cargo items viz. manganese ore and steam coal which is corrected in the cost statement prepared by us.

The berth hire income for the year 2014-15 is updated with the average actual exchange rate of 1 US\$ = ₹61.15 based on the average exchange rate that prevailed during the corresponding period as against 1 US\$ = 61.66 considered by VSPL. The berth hire income for the years 2015-16 to 2016-17 are updated by applying exchange rate of 1 US\$ = ₹63.19 prevailing at the time of analysis of this case as against exchange rate of 1 US\$ = ₹61.66 considered by VSPL. Thus, the berth hire income for the years 2014-15 and 2015-16 are considered at ₹307.60 lakhs, ₹376.85 lakhs and ₹422.39 lakhs respectively.

- (c). Thus, to summarize, the income estimated by the VSPL is relied upon and considered except for modification in the berth hire income as explained above. The total revised income for the years 2014-15 to 2016-17 comes to ₹8762.15 lakhs, ₹10599.41 lakhs and ₹11869.26 lakhs respectively as against ₹8762.76 lakhs, ₹10590.87 lakhs and ₹11854.34 lakhs estimated by the VSPL for the corresponding period.
- (xiii). Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. The annual escalation factor adopted in respect of tariff cases to be disposed during the year 2014-15 is announced at 6%.

The annual escalation factor to be adopted in respect of tariff cases to be disposed of for the BOT operators governed under the tariff guidelines of 2005 for the year 2015-16 is yet to be firmed up. It is relevant to state here that though this case is being decided in the early period of the year 2015-16, the entire proceedings of this case were completed in the financial year 2014-15. Only the decision part has spilled over to May 2015. A case in reference accepted by this Authority in the general revision proposal of COPT which was decided in April 2013. Hence, for the purpose of the analysis of this case it is not found unreasonable to consider the annual escalation factor presently available for the year 2014-15 i.e. 6% for estimating the operating expenditure for the years 2015-16 and 2016-17.

Annual escalation applied by the VSPL for estimating some of cost items like fuel cost, agency cost under other expenses, etc., is at 7% which is found to be higher than the permissible level. In our analysis, the estimate of expenses for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 are modified applying the annual escalation factor

of 6% over the actuals / estimate of respective previous years wherever the annual escalation applied by the VSPL is found higher than the stated level.

- (xiv). The estimate of operating and direct labour cost for the year 2014-15 to 2015-16 is reportedly done on the basis of outsourcing contracts entered by the VSPL. The VSPL has furnished copies of work orders, extension/ rate revision orders issued to contractors from time to time to support its estimates. It has confirmed that the labour contracts are awarded by competitive bidding and following arm's length relationship.

The VSPL has applied an escalation factor of 6% in the unit cost for estimating the operating and direct labour cost for each of the years 2014-15 to 2016-17. The contract copy furnished by VSPL reveals that the existing contract for on board labour at ₹3.05 per tonne is valid upto 31 March 2015 and in respect of contract for labour service for BMHS, the existing contract rate of ₹3.70 per tonne is valid till 10 May 2015 also. That being so, no escalation is considered in the year 2014-15 for estimating this cost item. For the year, 2015-16 and 2016-17, 6% annual escalation in the unit rates is allowed as considered by VSPL.

- (xv). The VSPL has stated that maintenance labour is outsourced and the contract is valid till July 2016 and has also confirmed that the contract is awarded by competitive bidding and following arm's length relationship. The VSPL has also stated that contract provides for annual escalation based on the minimum wages and whole sale price index. That being so, the VSPL has estimated maintenance labour cost for the years 2014-15 to 2016-17 applying 6% annual escalation considering the actual maintenance labour cost for the year 2013-14 as the base. The maintenance labour cost as estimated by the VSPL is considered.

- (xvi). The estimate of equipment running cost which includes power, fuel and repairs and maintenance cost are discussed hereunder:

- (a). The VSPL has estimated the power cost for the operation of BMHS and power requirement for office and general use. The actual consumption of power during the year 2013-14 is reported at 0.86 unit per tonne for BMHS traffic. Power consumption for the next three years 2014-15 to 2016-17 is estimated based on the actual per tonne power consumption reported for the year 2013-14 and adjusted for the cargo projected to avail BMHS service. The power consumption for office and general use is fixed at 5,47,560 units per annum for each of the years 2014-15 to 2016-17 based on the actual power consumption for the past period. Power consumption assumed by VSPL based on 2013-14 actuals is relied upon.

As against actual per unit power cost of ₹9.84 in the year 2013-14, the VSPL has considered the per unit power cost at ₹9.15 for the year 2014-15 and has applied 6% annual escalation for the subsequent two years i.e. 2015-16 and 2016-17. The VSPL has furnished copies of electricity bills of Easter Power Distribution Company, Visakhapatnam for the months of January 2014 to March 2014. The average electricity cost for the said three months as per copies of the bills furnished by VSPL comes to ₹9.28 per unit. That being so, unit cost of power for the year 2014-15 is considered at ₹9.28 per tonne. For the subsequent two years 2015-16 and 2016-17, the unit rate of power is escalated by the admissible escalation level of 6% per annum as considered by VSPL.

- (b). The VSPL has estimated fuel for HMC. The unit cost of fuel for the year 2013-14 is ₹7.72 per tonne. For the year 2014-15, the VSPL has considered the unit rate of the fuel at ₹8.18 per tonne which is found to be 6% over the 2013-14 average per unit fuel cost. The details furnished by the VSPL show that fuel consumption of 59 litres per hour and unit cost of ₹69.35 per litre is adopted by VSPL for estimating per tonne fuel cost of

₹8.18 per tonne for the year 2014-15. Since the escalation in unit cost of fuel is 6% which is within the admissible level the same is considered.

For the subsequent years 2015-16 and 2016-17, the VSPL has considered the unit rate of fuel at ₹8.76 per tonne and ₹9.37 per tonne applying 7% annual escalation considering the base unit rate of ₹8.18 per tonne arrived for the year 2014-15. The unit rate of fuel considered by the VSPL does not reflect the prevailing price of diesel. For the purpose of our analysis, unit rate of fuel per litre for the year 2015-16 is updated based on the prevailing (premium) diesel cost of ₹64.62 and following all other parameters considered by the VSPL. Premium grade of diesel is being considered in determination of tariff for HMC in other Major Port Trusts. Accordingly, fuel cost comes to ₹7.63 per tonne which is considered for the year 2015-16. The reduction in the fuel cost per tonne is on account of reduction in the diesel prices. For the year 2016-17, 6% annual escalation in the per tonne fuel cost of 2015-16 is considered.

On perusing the detailed computation it is seen that the VSPL has estimated fuel cost for the entire traffic projected for BMHS and at 88.9% of the conventional cargo expected to avail the services of HMC. The VSPL has clarified that 84% of conventional cargo is expected to deploy HMC. However, with reference to the total traffic projection i.e. including both BMHS cargo and the conventional cargo, the percentage share of deployment of cargo by HMC comes to 88.9% (rounded off to 89%) of the total traffic projections. The VSPL has requested to modify the estimate of fuel cost for conventional cargo availing HMC at 84% instead of 89% considered by it in the cost statement. The expenditure of fuel cost is modified considering that 84% of the conventional cargo traffic will avail HMC service as pointed by VSPL. For BMHS cargo, as stated earlier, fuel cost is estimated separately considering the entire traffic projections of BMHS cargo.

From the proposal, it is understood that the VSPL has two of its own HMC and two are taken on hire. The VSPL has first estimated fuel cost for the total cargo projected to avail the services of the HMC. Because the equipment hire charge for (two) hired HMCs is estimated separately by VSPL which covers the cost of diesel, the VSPL has reduced fuel cost to the extent of 50% of the total percentage share of cargo projection expected to avail services of hire HMC. The approach adopted by the VSPL appears to be rationale and hence considered.

- (c). The actual repairs and maintenance cost reported for the year 2013-14 is ₹886.62 lakhs which works out to 2.79% of the total gross block of assets.

The repair and maintenance cost includes an element of annual maintenance with Leibherr for maintenance of two HMCs of VSPL. The VSPL has furnished copy of the contract entered with Leibherr for maintenance of this cranes which are reportedly supplied only by Leibherr in India. The contract for annual maintenance of HMC entered with Leibherr is valid from 16.10.2013 to 15.10.2015. The VSPL has furnished detailed working for arriving at the repairs and maintenance cost of HMC at ₹403 lakhs for the year 2014-15 based on the unit rate indicated in the contract copy and considering 23.78 lakhs tonnes (i.e. 53.50 lakh tonnes x 88.9% availing HMC services x 50% thereof availing the services of VSPL's owned HMC) of the total traffic projections of 53.50 lakhs tonnes estimated to avail the services of the HMCs owned by VSPL traffic availing HMC to be maintained by the contractor. The assumptions made by VSPL in this regard is relied upon. The contract does not provide for any annual escalation and the VSPL has also not considered annual escalation for this component in any of the years 2014-15 to 2016-17.

The estimate as furnished by VSPL is considered without any modification.

Apart from this, repairs and maintenance expenditure for the other items is estimated based on the expenditure level of 2013-14 and by applying escalation factor of 6% per annum. The estimates of VSPL are considered as estimated by VSPL.

The VSPL has not estimated any repairs and maintenance cost on additions proposed to the gross block of assets during the years 2014-15 to 2016-17. The additions to the gross block proposed in the current cycle viz. strengthening of the berth no.9 and development of additional storage yard at Exim Park were also included in the last tariff revision as well except the dredging in the front of berth no.9 upto 50 mtrs. Even during the last tariff revision, the VSPL had not estimated any repairs and maintenance cost on additions proposed to the gross block of assets proposed for the years 2011-12 to 2013-14. On a specific query in this regard in the last tariff revision, VSPL has stated that it does not envisage any repairs and maintenance on the additions proposed as assets would be covered under warranty and for others no repairs are estimated in the initial period. The position furnished by the VSPL during the last tariff revision was relied upon and continued for this cycle also.

- (d). The maintenance dredging cost is estimated by VSPL for the years 2014-15 to 2016-17 based on 'per shift' rate applied by the VPT for the year 2013-14 and on the basis of number of shifts dredgers are expected to be deployed for maintenance dredging. Despite request, the VPT has not commented upon the reasonableness of the estimate of maintenance dredging cost estimated by the VSPL for the years 2014-15 to 2016-17.

The VSPL has furnished a copy each of bills raised by VPT in February 2014 and March 2014 in support of the of the unit rate of dredging of ₹413484 per shift claimed by VPT for the year 2013-14. Taking the per shift unit rate of 2013-14 based on the bills raised by the VPT, the VSPL has applied 6% annual escalation for arriving at the unit rate of maintenance dredging for the years 2014-15 to 2016-17 which is considered as estimated by VSPL.

The actual number of shifts for maintenance dredging reported by the VSPL for the years 2012-13 and 2013-14 is 10 and 11 respectively. The VPT has reported the actual number of shifts for maintenance dredging work undertaken at the VSPL berths as 11 shifts for the year 2012-13. There is minor mismatch in the number of shifts for maintenance dredging reported by VSPL and VPT for the year 2012-13 which remains unexplained. The VPT has not furnished the details of number of shifts for the year 2013-14.

For estimating the maintenance dredging cost for future period i.e. 2014-15 to 2016-17, the VSPL has considered 10 shifts per annum.

In the absence of any adverse remarks of the VPT and recognising that the number of shifts considered by VSPL is found to be comparable to the actual number of shifts in the years 2012-13 and 2013-14, the estimated number of 10 shifts is considered as estimated by VSPL for the years 2014-15 to 2016-17.

- (xvii). As explained earlier, the revenue share to the extent quoted by the next highest bidder i.e. 12.811% is admissible as pass through as per the provisions of clause 2.8.1 of the tariff guidelines of March 2005. Following the approach adopted for

the analysis of past period, 12.811% of the revenue i.e. modified berth hire income is considered as an item of cost.

- (xviii). The VSPL has estimated the equipment hire charges for the years 2014-15 to 2016-17 for various equipment taken on hire by it for different cargo handling services and for two HMCs taken on hire.

The unit rate considered by the VSPL for various equipment taken on hire by it for different cargo handling services like, on board equipment, shore clearance, inter carting, etc. is substantiated with copy of the work orders furnished by VSPL and the revised contract rates which are valid from 1 November 2011 to 31 October 2015. The VSPL has confirmed that the contract is awarded following competitive bidding. Based on the contract copy furnished by the VSPL, the unit rate adopted by VSPL for the year 2014-15 is accepted at the level estimated by the VSPL. Annual escalation of 6% per annum is adopted by the VSPL for estimating these items for the years 2015-16 and 2016-17 which is also accepted.

As regards the hire charges for HMC, the VSPL has entered into a contract with M/s.ETA Ports Operations and Rapid System Ltd. for hire of 2 HMCs. The VSPL has furnished a copy each of the said contract dated 17 January 2013 and Addendum to the said contract dated 25 September 2014. The contract is valid till January 2020. Though the unit rate given in the contract is ₹47.52 the contract allows increase in the escalation rate for increase in diesel prices and annual maintenance component. The contract allows escalation for diesel price variation as reported by VSPL. The VSPL has estimated equipment hire charge for HMC considering unit rate of ₹49.63 per tonne for the year 2014-15 and the escalation applied is found to be within admissible escalation factor of 6% and hence the unit rate considered by VSPL for estimating hire charge of HMC is accepted as estimated by VSPL. For the subsequent two years, the VSPL has applied 6% annual escalation for hire of HMC. Hence, the unit rate adopted by VSPL for the years 2015-16 and 2016-17 applying the admissible annual escalation of 6% for estimation of hire charge for HMC is accepted as estimated by the VSPL.

The VSPL had initially estimated that 50% of 89% of the conventional cargo will avail the services of hired HMC which is accepted as stated earlier. This is in line with the approach followed for estimation of fuel cost.

- (xix). The actual lease rental which is paid to VPT, reported by VSPL for the year 2013-14, is ₹69.62 lakhs. The VSPL has estimated lease rental at ₹197.97 lakhs, ₹200.61 lakhs and ₹203.30 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively.

Lease rental is estimated for 121700 sq.m. of land earlier allotted to VSPL applying the unit rate of ₹90.55 per week for 100 sq. m. as per the terms of the LA and for one building at ₹7.56 lakhs working out to ₹65.96 lakhs per year for each of the years 2014-15 to 2016-17. The VPT has indicated the lease rent figures for the years 2014-15 to 2016-17 as ₹65.62 lakhs. There is minor variation in the lease rent for this land which remains unexplained. As the VSPL has furnished detailed calculation to support its estimates and the lease rent estimated by the VSPL is closer to the lease rent estimate furnished by VPT, the lease rent for land area of 1,21,700 sq. mtrs. and building is considered as estimated by the VSPL.

Clause 3.2. of Appendix 1 of the LA allows licensor to allot additional land for operations at ports Exim Park. Apart from the lease rent for 1,21,700 sq. mtrs. of land, the VSPL has estimated lease rent for additional land of 30.50 acres at Exim Park area for the years 2014-15 to 2016-17. The VPT has confirmed that 30 acres land was allotted to VSPL at Exim Park area in Zone VII and VIII on 28 January 2014. The VPT has also endorsed that the allotment of said land is in its jurisdiction and it will help to augment the yard capacity to 8.2 MTPA. The land allotment Order of VPT dated 28 January 2014 indicates that 30 acres of land is allotted to VSPL. Hence, for the purpose of this analysis, 30 acres of land is

considered as reported by VPT and as per the allotment Order instead of 30.5 acres land considered by VSPL.

Though this land is reportedly allotted in January 2014, the VSPL has estimated lease rent on this land only from the year 2014-15. The lease rent estimated by the VSPL is ₹132.00 lakhs for the years 2014-15 which is in line with the lease rent indicated in the allotment Order of VPT dated 28 January 2014 for the said land. The VSPL has confirmed that the unit rate adopted for estimating lease rentals for the additional land at EXIM Park is in line with provisions in the License Agreement and as per the tariff approved by this Authority for VPT lands. The VPT has not furnished any comment on the reasonableness of the lease rent estimated for this land by VSPL. It has, however, confirmed that the VSPL has made payment of ₹133.49 lakhs as advance lease rent for this land. There is difference in the lease rent estimated by the VSPL and advance rent indicated by the VPT. Since the estimate of the lease rent for 30 acres land for the year 2014-15 at ₹132.00 lakhs by the VSPL is found to be in line with the lease rent mentioned in the land allotment Order by VPT to VSPL, the lease rentals for additional land of 30 acres at Exim Park is considered as estimated by the VSPL at ₹132.00 lakhs for the year 2014-15. The annual escalation of 2% considered in the lease rent for the subsequent two years 2015-16 and 2016-17 on this land is found to as per the lease rent approved by this Authority and in line with the land allotment letter of VPT and hence is considered as estimated by VPT.

(xx). The insurance cost for the year 2013-14 is reported at ₹46.13 lakhs. The insurance premium for the year 2014-15 is estimated at ₹47.46 lakhs which is substantiated with copies of insurance policies. The insurance premium for the next two years viz. 2015-16 and 2016-17 is estimated at ₹50.13 lakhs and ₹53.32 lakhs respectively applying 6% annual escalation. During the last tariff revision also, the VSPL had followed the same approach and clarified that the increase estimated in this item is to cover the insurance on additions proposed to the gross block of assets. The insurance cost estimated is found to be less than 1% of the gross block of assets allowed in tariff fixation of other private terminals cases. Therefore, the insurance cost estimated by VSPL is considered without any modification.

(xxi). Other expenses include survey charges, stevedoring charges, security expenses, railway siding & haulage charges, Charges for wagons damage, etc. Survey charges and Stevedoring charges are estimated to vary with the traffic projections and other items under this head are not projected to vary with traffic. The other expenses estimated for the year 2014-15 is ₹420.52 lakhs as against actual other expenses for the year 2013-14 at ₹433.28 lakhs. Whilst the VSPL has considered 6% annual escalation for estimating all the cost items under this head for the years 2014-15 to 2016-17, for one of the items under Stevedoring charges i.e. agency charges the VSPL has considered 7% annual escalation which is restricted to 6% in the cost statement prepared by us.

As regards one another cost item under other expenses i.e. customs manning charges, the VSPL has estimated ₹93.71 lakhs in the year 2014-15. It is relevant to state that this expense is reported to be nil in the year 2013-14 as per the break up of expenses furnished by the VSPL. However, the average of this expense reported for the years 2011-12 and 2012-13 works out to ₹84.04 lakhs and applying admissible annual escalation of 7% for the year 2013-14 and 6% for the year 2014-15 it comes to 95.30 lakhs. Based on the above analysis, the estimate of 93.71 lakhs for this cost item in the year 2014-15 is considered as estimated by the VSPL. Subject to this modification, the estimate of 'other expenses' works out to ₹420.33 lakhs, ₹463.40 lakhs and ₹502.65 lakhs as against ₹420.52 lakhs, ₹463.84 lakhs and ₹503.42 lakhs estimated by VSPL.

(xxii). The VSPL has estimated Management & Administrative Overheads (MGO) for the year 2014-15 at ₹878.22 lakhs which is found to be lower than the actual MGO of

₹899.64 lakhs for the year 2013-14. The MGO for the year 2014-15 is considered as estimated by the VSPL. For the subsequent two years, the annual escalation considered by the VSPL is within 6% annual escalation and hence considered as estimated by the VSPL.

- (xxiii). The treatment given to technical service fee paid by VSPL to M/s.Portia Management Services (PMS) has been explained while analysing the performance in the previous tariff cycle. The annual amortization amount as considered for the past actuals is maintained in the estimates for future period as well.
- (xxiv). Clause 2.7.1 of the tariff guidelines of 2005 stipulates that incase of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The VSPL has confirmed that depreciation computed by it is in line with clause 2.7.1 of the tariff guidelines of 2005. It has further stated that it has provided depreciation as per the Companies Act, 1956 since its Company has changed the financial year to calendar year from 01.01.2014 onwards to align with the accounting year of the holding company. It has stated that depreciation as per the Companies Act, 2013 will be applicable from the next financial year onwards and has requested to consider the projections of deprecation as per the Companies Act, 1956 in the current exercise. This Authority has allowed depreciation on Companies Act, 1956 in the recent case of VCTPL for reasons cited by VCTPL. Hence in the instant case also, the depreciation based on Companies Act, 1956 considered by VSPL is allowed.

For the purpose of tariff fixation, the VSPL has made suitable adjustments in the depreciation figures in view of amortisation of the upfront fee over the project period in line with the approach followed in the earlier general revisions Orders passed by this Authority. As stated earlier, the depreciation on capital dredging expenses reported by VSPL in the year 2009-10 has been disallowed for the future years also and the impact of depreciation on liquidated damage cost added to the capital cost of berth is considered in line with the approach followed for the past period.

The VPT has objected depreciation of ₹156.91 lakhs claimed by VSPL on the development of land in the year 2016-17 and has stated that if at all the same is to be considered it should be considered in the storage charges. The VSPL has clarified that the depreciation is not provided on the land. It is seen that the deprecation is estimated on the proposed investment for development of additional storage yard on the additional land and hence is considered as estimated by the VSPL. As regards the point made by the VPT to capture it in storage activity, the VSPL has not proposed any separate cost based tariff for the additional storage yard to be developed. It has proposed to continue to apply the plot rent applicable for the existing yard for the additional storage yard as well.

- (xxv). The amortization of upfront fee and preliminary expense is considered at ₹33.20 lakhs for each of the years 2014-15 to 2016-17 as has been done for the past period. Though VSPL has excluded the net block of upfront fee and preliminary expense from the capital employed for computation of return, for the purpose of our analysis, the upfront fee and preliminary expenses to the extent not written off is taken as part of the capital employed for allowing return.
- (xxvi). The License Agreement stipulates that on expiry of the license period, the VSPL shall be liable to transfer the entire facility and services to the VPT on payment of ₹40 millions per berth of the estimated project cost which means ₹80 millions for two berths. The VSPL has considered the credit back of annualised terminal value receivable at the end of the project at ₹2.74 lakhs per annum which is modified in line with the approach followed in the last tariff Order. The terminal value receivable at the end of the project is annualized over the project life

applying discounting rate of 12% in line with the approach followed in the last tariff revision exercise and in the cases of other private terminals.

(xxvii). The VSPL has estimated additions to the gross block of assets to the tune of ₹1561.40 lakhs, ₹2380.77 lakhs and ₹4747.69 lakhs during the years 2014-15 to 2016-17. The Capital Employed comprising of Net Fixed Assets and Working Capital are analysed in the following paragraphs:

(a). Fixed Assets:

(i). The details of additions to the gross block estimated by VSPL are tabulated below:

(₹ in lakhs)				
Sl. No.	Details of additions to Gross Block	2014-15	2015-16	2016-17
1.	Dredging in front of the berth	820.80	--	--
2.	Strengthening of berth super structure and wharf	--	2380.77	--
3.	Development of Storage yard at Exim Park	--	--	4747.69
	TOTAL	820.80	2380.77	4747.69

(ii). The VSPL has given the rationale for the proposed investments as summarised below:

(a). Dredging in front of berth (2014-15):

As per Article 3.9(c)(i) of the License Agreement (LA), it is the obligation of the Licensor to maintain entrance channel draft and dredged draft alongside the berth at 10.70 mtrs. Further as per the LA, it is the obligation of Licensor to undertake capital dredging at the cost and responsibility of the Licensee i.e. the VSPL. Referring to the said clause, the VSPL was requested to confirm that the proposed investment is as per the provisions in the LA.

The VSPL has stated that the VPT has been deepening the inner harbor channels in the Northern arm upto -16.10 mtrs. of dredged draft to enable berthing of fully laden Panamax vessels and the present draft at EQ8 and EQ9 berths upto 50 mtrs. of the berth front is to be deepened by VSPL to 16.10 mtrs. It has confirmed that the proposed investment to dredge the water front upto 50 mtrs. from the berth front is as per license agreement, as it is the obligation of the VSPL to undertake this work. The VPT has confirmed that it has permitted the VSPL to undertake further deepening in front of EQ-8 and EQ-9 berths subject to VSPL undertaking strengthening of EQ-9 berth as recommended by the Consultant with the approval of its Board. The port also proposes to enter into a Supplementary Agreement with VSPL to facilitate carrying out dredging in front of EQ-8 & EQ 9 berths through M/s.Dredging Corporation of India (DCI). In view of the above position clarified by both the VSPL and the VPT, the proposed investment is considered as estimated by the VSPL. The VSPL has not indicated the present status of the proposed investment despite request. It has, however, clarified that the traffic projections capture the

effect of investments proposed in this tariff cycle. The VPT vide its letter of January 2015 has stated that the work of dredging is not yet started. Based on the present status reported by the VPT, the capital addition proposed by VSPL for this item in the year 2014-15 is shifted to the year 2015-16.

- (b). Strengthening of berth super structure and wharf (2015-16):

The VSPL has justified that the need for the proposed investment is based on the study conducted on stability and load bearing of the berth done by an expert team on marine structure. Dredging in front of the berths is subject to strengthening of the berth no.9 as per the report of the Marine experts. The VSPL has confirmed that there will not be much variation between its estimates and the work orders to be issued. In view of the above position, the investment proposed by the VSPL is allowed.

- (c). Investment on development of storage yard on additional land allotted by VPT at Exim park (2016-17):

In view of inadequate storage area, the VSPL has proposed investment for developing additional land of 30 acres at Exim park area. As stated earlier, the VPT has already allotted the 30 acres of land to VSPL in January 2014. The VSPL has assessed the capacity of the additional storage yard at 4.62 MTPA in the year 2016-17 and has confirmed that the traffic projections capture the effect of investment proposed in the gross block in this tariff cycle. The VSPL has confirmed that there will not be much variation between its estimates and the work orders to be issued. In view of the above position, and recognising that the port has also allotted the land to VSPL in January 2014, the proposed investment is considered as estimated by the VSPL. Inclusion of this capital cost for the purpose of return may be subject to the condition that if at the time of review of actuals it is found that the proposed investment does not materialise in the year 2016-17, the advantage accrued to VSPL on that account will be assessed and fully adjusted in the next tariff cycle.

- (b). The working capital is analysed below:

- (i). The VSPL has considered two month's estimated operating income as Sundry Debtors for the years 2014-15 to 2016-17. This is not in line with the provisions contained in the tariff guidelines of 2005, as such Sundry Debtors is considered as NIL.
- (ii). The VSPL has considered annual consumption of stores excluding fuels for the years 2014-15 to 2015-16 based on six months actual consumption considered for the year 2013-14. The figures furnished by the VSPL are considered without any modification.

- (iii). Cash balance has been calculated at one month's cash operating expenses including overheads as done during the last tariff revision of VSPL.
 - (iv). As per the Order passed by this Authority on 30 September 2008 refining 2005 guidelines, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors. As analysed in the past period analysis, in the case of the VSPL, it is found that none of the items flowing from the License Agreement qualify for consideration as sundry debtors.
 - (v). The VSPL has considered current liabilities for the years 2014-15 to 2016-17 as per the Annual Accounts for the years 2013-14 subject to exclusion of current maturity of long term debt. The current liability for the years 2014-15 to 2016-17 is considered at the level considered for the past period analysis for the year 2013-14 in line with the approach followed by the VSPL.
 - (vi). Based on the above analysis, the Working Capital results in a negative figure. Since the Working Capital is negative, it has been taken as nil.
 - (c). The unamortized portion of preliminary expense and upfront fee forms part of the capital employed and on which return is allowed as stated earlier.
 - (d). Subject to above modification, the Capital Employed for the years 2014-15 to 2016-17 which consists of only the Net Block of assets at ₹19,621.95 lakhs, ₹21,403.85 lakhs and ₹24,554.60 lakhs respectively as against ₹21,563.32 lakhs, ₹22,731.22 lakhs and ₹25,872.41 lakhs considered by the VSPL.
- (xxviii). The existing capacity of the terminal is reported at 7.7 MTPA. The VSPL has assessed the capacity of the two berths to continue at 7.7 MTPA for all the three years being the lowest of the three capacities viz. quay capacity (9.0 MTPA), yard capacity (8.28 MTPA) and evacuation capacity (7.7 MTPA).
- The VPT has stated that the assessed capacity of E-8 and E-9 berths communicated vide Ministry's letter No.DW/DTO-02/2009 dated 22.5.2013 is 3.68 MTPA and 2.75 MTPA respectively aggregating to 6.43 MTPA. It has not made any adverse remarks on the other two capacities furnished by the VSPL and the total optimal capacity of 7.7 MTPA assessed by the VSPL. Based on the optimal capacity as furnished by the VSPL, the capacity utilisation for the throughput projected works out to be 69%, 83% and 91% for the years 2014-15 to 2016-17 respectively. Since the capacity utilisation is more than 60%, full return of 16% on the estimated capital employed for all the three years is considered in accordance with the provisions of the tariff guidelines of March 2005.
- (xxix). The VSPL has furnished cost statements for two activities viz. cargo related and vessel related. The basis of allocation of expenses between these two activities is found to be in line with the approach followed in the last tariff revision which was accepted by this Authority. The same is relied upon in the current exercise.

As regards sub-activity cost statements under cargo handling activity, during the last revision, this Authority in para 11(xiv) had made some observations relating to allocation of common expenses done by the VSPL equally between BMHS and conventional cargo handling and had advised VSPL to file sub-activity-wise cost statements under cargo handling activity on a scientific and rational basis taking into consideration the observation made in the Order in the next tariff revision.

The VSPL has furnished cost statements for sub-activities BMHS handling and ~~conventional cargo handling~~ under the cargo handling activity. The VSPL has clarified that majority of assets directly relate to the said two sub-activities and hence direct assets, direct expenses have been allocated to the relevant sub activities. The VSPL has confirmed that common expenses between BMHS and conventional handling have been allocated on rational basis duly considering the observation of this Authority in the last tariff revision. The basis of allocation of the expenses and the capital employed done by the VSPL to the above mentioned two sub-activities are relied upon. In the cost statement prepared by us, the modified expenses and capital employed are allocated between the two sub activities maintaining the ratio followed by the VSPL.

(xxx) The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements and sub-activity wise cost statement for the years 2014-15 to 2016-17 at the existing tariff i.e. as per the rates approved by this Authority in the 2011 Order have been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as **Annex - II (a) to (e)**. The summarised position of the results disclosed in the financial / cost statements at the existing level of tariff i.e. as per the rates approved by this Authority in the 2011 Order are tabulated below:

Particulars	Operating Income (₹ in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) (₹ in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of Operating Income			
	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Average
VSPL as a	8762.15	10599.41	11869.26	31230.81	-2098.52	-1707.48	-2000.66	-5806.66	-23.95%	-16.11%	-16.86%	-18.59%
vessel related	307.60	376.85	422.39	1106.84	-799.67	-1314.25	-1277.40	-3391.31	-259.97%	-348.74%	-302.42%	-306.40%
cargo related	8454.55	10222.56	11446.86	30123.97	-1298.85	-393.23	-723.26	-2415.34	-15.36%	-3.85%	-6.32%	-8.02%
at BMHS	2901.30	3664.80	4127.99	10694.09	-1382.73	-867.86	-1016.85	-3267.44	-47.66%	-23.68%	-24.63%	-30.55%
to												
conventional handling of cargo	5553.25	6557.76	7318.88	19429.88	83.87	474.63	293.59	852.10	1.51%	7.24%	4.01%	4.39%

The above table reflects an average deficit of 18.59% for the period 2014-15 to 2016-17 at the rates approved by this Authority in October 2011 Order.

The cargo handling activity reflects an average deficit of 8.02% for the period 2014-15 to 2016-17 and the vessel related activity reflects an average deficit of 306.40% for the period 2014-15 to 2016-17. This Authority while granting extension of the validity of the Scale of Rates of VSPL except the HMC has held that if there is surplus over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2014 it will be setoff fully in the tariff to be determined. It can be seen from the summarised position that, 2014-15 reflects an overall deficit of ₹2098.52 lakhs and hence the question of adjustment of surplus during the period of extension of the SOR does not arise.

In view of the deficit position reflected in the cost statement there is a case for granting increase in the tariff. The increase/ decrease proposed in various items by the VSPL is discussed below.

(a) Berth hire charge

The VSPL has proposed 260% increase in the existing berth hire charges. The VPT and Visakhapatnam Steamship Agent Association have pointed out that 260% hike proposed in berth hire is steep and need to be examined from the angle as to whether the market can bear. As rightly stated by VPT, drawing reference to the rate applicable for other BOT operators on upfront model may not be relevant as the tariff of VSPL is fixed under 2005 guidelines.

The justification of the VSPL for the increase proposed in the berth hire is based on the Revenue requirement to cover the deficit reflected in Vessel Related activity and has stated that even at proposed tariff, the berth hire activity will continue to remain in deficit by 42%. It is seen that from the table above that the vessel related activity reflects an average deficit of 306.42% and in absolute terms the deficit would be ₹33.91 crores for the three years 2014-15 to 2016-17. The year 2014-15 is already over. If the total deficit of ₹33.91 crores is spread over the remaining period of nine months from July 2015 (i.e. by the time the revised tariff is expected to come into effect) in the year 2015-16 and whole of the year 2016-17 it is seen that the average deficit will be 481%. In view of the huge deficit in the berth hire activity the tariff increase proposed by the VSPL based on the cost position reflected in the cost statement is seen to be justified and hence is allowed as proposed by VSPL. At 260% increase proposed in the berth hire, the additional revenue likely to be earned for the said period i.e. July 2015 till 31 March 2017 will be ₹18.46 crores which will still leave a deficit of ₹15.45 crores in the berth hire activity unrecovered.

It is relevant here to mention that even during the last tariff revision, the berth hire activity reflected average deficit of 245.34%. Since the deficit in berth hire was fully cross subsidized by the surplus in the cargo handling activity and the overall position reflected surplus position, no tariff increase was allowed in the berth hire charge.

- (b). The cargo handling activity reflects a total deficit of ₹24.15 crores for the three years 2014-15 to 2016-17. Since the year 2014-15 is already over, the total deficit of ₹24.15 crores if spread over the remaining period of 9 months from July 2015 in the years 2015-16 and 2016-17, the average deficit will be 12.6%. The tariff increase/ decrease proposed in cargo handling activity is analysed below:

(i). **Shore Handling Charge:**

The VSPL has proposed 12.5% increase in the shore handling charge. It has submitted that due to space constraint and the increased dwell time of cargo on account of constraint in availability of Railway rakes and delays in cargo evacuation by customers, multiple shifting is necessitated within its terminal as well as while loading cargos into wagon. Hence, nominal increase is proposed in shore handling charges from ₹40 per tonne to ₹45 per tonne. In view of the deficit in the cargo handling activity and overall deficit for the terminal as the whole, the increase proposed in shore handling charges is approved as proposed by the VSPL.

(ii). **Bulk Material Handling Services (BMHS):**

The existing rate for BMHS covering rates for seven components viz. HMC, mobile hopper, conveyor and stackers, reclaiming and wagon loading, inmotion electronic weighment, sampling system and other service is ₹161.70 per MT. The VSPL has proposed to reduce the rate for BMHS from ₹161.70 per MT to ₹159.50 per tonne. The existing SOR also provides a consolidated rate of ₹152.70 per tonne if all the integrated terminal services of BMHS are availed which is proposed to be reduced to ₹150 per tonne. The VSPL has stated that the reduction proposed in BMHS is found essential to attract the trade to enable it to utilise the system already installed at a huge cost.

It is relevant to state here that the cost statement for the BMHS activity shows an average deficit of 30.55% for the years 2014-15

to 2016-17 and in absolute terms the deficit is ₹32.67 crores. So, in normal circumstances tariff should have been increased. But, since the VSPL has sought to justify that reduction proposed in the BMHS is mainly to attract trade, the reduction in tariff for BMHS proposed by the VSPL is approved. This will lead to flow of cross subsidy within the cargo handling activity from conventional cargo to BMHS cargo.

(iii). 104 T Harbour Mobile Crane:

As stated earlier, the hire charge for 104T HMC prescribed in the existing SOR is ₹36.70 per tonne in the last tariff Order of October 2011. The VSPL has proposed to increase the tariff for HMC to ₹64 per tonne. The increase in terms of percentage works out to 74.38%. The VSPL has argued that the hire charge for 104T HMC initially approved by TAMP was at ₹64 per tonne. Then, this Authority had increased it to ₹72.75 per tonne in the tariff Order of 2009. Subsequently, the tariff for HMC has been reduced by 50% from ₹72.75 per tonne to ₹36.70 per tonne in the tariff Order of October 2011 which is now proposed to be restated at ₹64 per tonne.

The point made by the VSPL that this Authority has erred in comparing the rate of HMC of VSPL with the stand alone rate of HMC of ABG at Haldia while effecting reduction in the October 2011 Order is denied. This Authority has passed a speaking Order and the reasons for reduction in the tariff for HMC is elaborately explained in para 11(xvi)(b)(ii) of the said Order and hence not reiterated here.

The matter before this Authority is limited to decide the tariff for the current tariff cycle. The Visakhapatnam Container Lines Association (VCLA) has stated that the increased tariff proposed by VSPL for HMC is ₹64 per tonne and adding stevedoring charges, the total rate will work out to almost ₹100 per tonne which is very high. Except VCLA none of the users have objected the proposed rate. The VSPL has itself admitted that it is not in a position to collect the pre-revised rate of ₹72.75 per tonne permitted by the Hon'ble High Court in the interim Order. The statement furnished by the VSPL giving the actual income collected from the hire of HMC for the years 2011-12 from 19 December 2011 to 31.3.2014 show that VSPL has collected different rates for hire of HMC in the range of ₹36.95 per tonne to ₹49.50 per tonne. However, the VSPL has proposed to increase the rate for HMC to ₹64 per tonne stating the total cost for operating HMC itself comes to ₹41.06 per tonne. It has to be recognised that the rate prescribed in the SOR of VSPL for HMC is not fixed on a stand alone cost of HMC but based on the cost position for the terminal as a whole. The cargo handling activity reflects a huge deficit which in absolute terms is ₹24.15 crores for the three years period 2014-15 to 2016-17. Even the terminal as a whole reflects substantial deficit. Only on these grounds and recognising that even after allowing the increase proposed in all the tariff items, the cost position reflects a deficit the increase proposed by the VSPL in the hire charge for HMC from ₹36.70 per tonne to ₹64 per tonne is accepted. The increase granted in the HMC rate now is based on the proposal of VSPL and based on the cost position reflected in the current tariff cycle and is without prejudice to the contentions of this Authority in the October 2011 Order and also in the counter affidavit filed on the Writ petition filed by the VSPL on October 2011 Order challenging

the reduction effected in the HMC rate in the said Order. By way of abundant caution, this Authority would like to make clear that the increase in the HMC rate granted in this tariff cycle cannot be used as reference in the ongoing litigation as they are for two different tariff cycles altogether. This Authority makes it clear that since the approval to the rate of ₹64 per tonne is based on the proposal of VSPL and deficit cost position, the approval may not be construed as interference to the interim order passed by the Hon'ble High Court permitting the VSPL to levy the rate of ₹72.75 per tonne.

The VSPL has made a mention that it intends to collect ₹64/tonne only from 1.4.2014 subject to approval of this Authority. In this regard, it is clarified that the revised rate for HMC will come into effect only from the date the Order approved comes into effect. The additional revenue likely to be earned for the period i.e. July 2015 till 31 March 2017 at the revised tariff approved for this item will be ₹16.73 crores which will still leave uncovered deficit in the cargo handling activity.

(iv). For all the other tariff items the VSPL has proposed to continue with the existing Scale of Rates item which is allowed as proposed by the VSPL.

(c). The additional income estimated to be earned by VSPL at the increase/decrease approved by this Authority in the above mentioned tariff items as proposed by the VSPL for the period of 2015-16 from July 2015 and 2016-17 is given below:

(₹ in lakhs)		
Particulars	Increase/ decrease proposed by VSPL and approved by this Authority	Additional income
Hire charges for harbour mobile crane	Increase from ₹36.70 per tonne to ₹64 per tonne (74.38% increase)	1673.63
Shore handling	Increase from ₹40 per tonne to ₹45 per tonne (12.5% increase)	245.96
BMHS	Reduction in BMHS rate from ₹161.70 to ₹159.50 and reduction if integrated services are availed from ₹152.70 to ₹150.00 per tonne	-121.50
Total additional income from cargo handling activity for the above items		1798.10
Berth Hire	260% increase	1846.32
Total		3644.42

Thus, from the above table, it can be seen that as against total deficit of ₹58.07 crores for the three years period 2014-15 to 2016-17, the additional income from the above tariff items will be ₹36.44 crores. Thus, even after allowing the tariff increase proposed by the VSPL, deficit of ₹21.63 crores will still remain uncovered.

It is relevant here to mention that this uncovered deficit of ₹21.63 crores is at the HMC rate of ₹36.70 per tonne approved by this Authority. Even as per the cost statement filed by the VSPL, there is deficit to the tune of ₹15.31 crores which is proposed by VSPL to remain uncovered for the years 2014-15 to 2016-17 at the tariff proposed by VSPL.

This uncovered deficit may marginally reduce as the rate of HMC collected by VSPL is higher than the rate of ₹36.70 per tonne considered

in the income computation. As stated earlier the excess amount collected by the VSPL from HMC in view of the interim Order of the Hon'ble High Court as assessed by it at ₹412.58 lakhs from the period 19 December 2011 to 2013-14 and the excess amount collected by VSPL for the period 2014-15 and till the revised Scale of Rates approved by this Authority comes into effect in the year 2015-16 would also have to be assessed by the VSPL and the total excess collection by VSPL is subject to the final decision of the Hon'ble High Court in the Writ Petition filed by VSPL.

- (xxxi). The Visakhapatnam Steamship Agent Association has requested to change the terminology of "Berth hire" to "Berth facility charge" in view of some confusion with regard to Tax Deducted at Source (TDS). At all the other Major Ports and the Private terminal operators, the terminology Berth hire is prescribed. Hence there is no extra-ordinary circumstances warranted only in the case of VSPL to change the terminology of the berth hire.
- (xxxii). The general note no 4(i) under the berth hire charge prescribing time limit of 4 hours beyond which berth hire shall cease to apply after readiness to sail is proposed to be modified by the VSPL by adding the words "and shifting" in the end. The modification proposed is not found to be in line with the prescription in the 2005 guidelines which is uniformly prescribed in the Scale of Rates of all the Major Port Trusts and Private Terminals. The existing note is, therefore, continued to be prescribed.
- (xxxiii). In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note 2(iii)(b) has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.60% plus 2%.
- (xxxiv). The tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. Merely stating that average turnaround time of the vessel has reduced from 26.2 hours to 20.2 hours due to improvement in productivity to 52 moves / hour may not serve any useful purpose unless a suitable incentive/ disincentive linked to the performance achieved below/ above the benchmark level of productivity is prescribed in the SOR. The VSPL is, therefore, advised to propose a well analyzed proposal linking the tariff with the productivity level at the time of the next tariff review.
- (xxxv). The tariff guidelines of 2005 applicable for the BOT operators prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2017, the validity of the revised Scale of Rates of the VSPL is prescribed till on 31 March 2017.
- (xxxvi). The validity of the existing SOR of the VSPL has been extended from time to time and the last extension of validity of the existing SOR of VSPL is granted till 30 September 2015 or the date the revised SOR comes into effect, whichever is earlier. The revised Scale of Rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

15.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the VSPL which is attached as **Annex - III**.

15.2. The tariff of the VSPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority would require VSPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set-off the advantage as per the revised tariff guidelines accrued on account of such variations in the revised tariff.

15.3. In this regard, the VSPL is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+) / (-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the VSPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty-143/2015(107)]

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Annex - I

(₹ in Lakhs)

Consolidated Income & Cost statement for the Terminal as a whole comparing actuals and estimates

Sr. No.	Particulars	Estimates moderated by TAMP			Total	Actual			Total	% Variation
		2011-12	2012-13	2013-14		2011-12	2012-13	2013-14		
	Traffic (in lakh tonnes)	58.50	67.55	70.92	196.97	55.74	57.47	55.15	168.36	-15%
	Capacity	77.00	77.00	77.00	231.00	77.00	77.00	77.00	231.00	
I	Total Operating Income									
	(i) Vessel related income	277.05	319.01	334.96	931.01	311.46	389.73	433.96	1135.15	22%
	(ii) Cargo related income (See Note-I as regards the Actual income on HMC included in the Cargo handling income)	9716.37	9947.13	10774.30	30437.81	9950.79	10698.99	10254.58	30904.37	2%
	Total - I	9993.42	10266.14	11109.26	31368.82	10262.25	11088.72	10688.54	32039.51	2%
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Operating & Direct labour	252.43	288.37	320.96	861.76	225.46	259.44	240.76	725.65	
	(ii) Maintenance labour	493.87	570.65	601.04	1665.56	398.87	439.44	428.26	1266.57	
	(iii) Equipment Running costs	1157.49	1289.81	1394.28	3841.58	1226.56	1244.41	1380.15	3851.12	
	(iv) Maintenance dredging	53.67	54.77	58.05	164.49	27.40	44.20	37.21	108.82	
	(v) Royalty / revenue share	303.26	347.52	364.89	1015.67	293.20	312.69	298.94	904.83	
	(vi) Equipment hire	1540.17	1851.65	1951.79	5343.61	1380.79	1794.96	2193.24	5369.00	
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	73.46	135.83	198.38	407.67	65.52	100.29	69.62	235.44	
	(viii) Insurance	53.17	60.69	62.97	176.83	52.26	47.77	46.13	146.16	
	(ix) Other expenses	301.03	344.32	386.36	1031.71	353.29	301.73	433.28	1088.80	
	(x) Technical service fee	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48	
	Total - II	4238.71	4955.77	5350.88	14545.36	4036.00	4557.10	5139.75	13732.86	-6%
III	Depreciation	1267.27	1549.79	1766.44	4583.50	1230.11	1243.71	1265.63	3739.44	18%
IV	Overheads									
	(i) Management & Administration overheads	774.66	821.14	870.40	2466.20	757.48	757.71	899.64	2414.83	
	(ii) Preliminary expenses & upfront payment write-off	33.10	33.10	33.10	99.30	33.10	33.10	33.10	99.30	
	Total - IV	807.76	854.24	903.50	2565.50	790.58	790.81	932.74	2514.13	-2%
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	3679.68	2906.34	3088.43	9674.46	4205.56	4497.10	3350.43	12053.09	25%
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)									
	(i) Discounted terminal value receivable as per the LA	3.07	3.44	3.85	10.36	3.07	3.44	3.85	10.36	
	(ii) Others	0.00	0.00	0.00	0.00	28.41	0.63	0.00	29.03	
	Total FMI	3.07	3.44	3.85	10.36	31.48	4.07	3.85	39.39	
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	3.07	3.44	3.85	10.36	31.48	4.07	3.85	39.39	280%
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	3,682.75	2,909.78	3,092.28	9,684.82	4,237.04	4,501.16	3,354.28	12,092.48	25%
X	Capital Employed	25735.83	26232.95	28695.17	26887.98	22832.84	21921.05	20916.47	21890.12	19%
XI	RoCE - Maximum permissible	4,117.73	4,197.27	4,591.23	12,906.23	3,653.25	3,507.37	3,346.63	10,507.26	
XII	Capacity Utilization	75.97%	87.72%	78.80%		72.38%	74.63%	71.62%		
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	4,117.73	4,197.27	4,591.23	12,906.23	3,653.25	3,507.37	3,346.63	10,507.26	-19%

XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(434.96)	(1,287.49)	(1,498.95)	(3,221.41)	583.79	993.80	7.64	1,585.22	-149%
XV	Difference between estimated loss and actual loss for the year 2008-09 after adjusting the third instalment of estimated accumulated loss for the years 2007-08 & 2008-09 considered in 2011 Order	1,073.49	0.00	0.00	1,073.49	0.00	0.00	0.00	0.00	
XVI	50% of past surplus for the years 2009-10 and 2010-11 considered in 2011 Order	686.90	686.90	686.90	2,060.70	0.00	0.00	0.00	0.00	
XVII	Net Surplus / (Deficit) after adjustment (XIV + XV + XVI)	1,325.42	(600.59)	(812.05)	(87.21)	583.79	993.80	7.64	1,585.22	
XVIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII/I)	13.26%	-5.85%	-7.31%		5.69%	8.96%	0.07%		
XIX	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		0.03%				1.51%			

Note - 1 The Authority in the last tariff Order of 11.10.2011 had effected reduction in the then existing hire charge of 100T HMC from ₹72.75/ tonne to ₹36.70/ tonne. The VSPL has filed Writ Petition No.33402 of 2011 challenging the reduction effected in the hire charge of HMC in the High Court of Andhra Pradesh. The Hon'ble High Court vide its Order dated 22 December 2011 has given interim relief allowing VSPL to charge the pre-revised rate of ₹72.75 per tonne pending disposal of the Writ Petition and has also directed that for all such tariffs, levied and collected on HMC after 22.12.2011, the Petitioner shall keep an account of every such transactions and in the event of the Petitioner not succeeding in its W.P., any amount collected by VSPL over and above the tariff of ₹36.70 per tonne fixed under the impugned order shall be subject to further orders of the Hon'ble Court. The VSPL has reported that they are not able to collect ₹72.75 permitted by the Hon'ble High Court. The income reported in the Annual Accounts of the VSPL reports the income from HMC at the rate higher than ₹36.70 per tonne approved by TAMP. The actual income from HMC has been considered as given in the Annual Accounts of the VSPL for the years 2011-12 to 2013-14. The VSPL has vide its email dated 18 March 2015, however, furnished working of revenue collected from HMC deployment and collectable as per TAMP and has assessed the excess revenue from HMC collected over and above the TAMP approved tariff for the period from 15 November 2014 till 31 March 2015 as summarised below:

Year	Revenue collected by VSPL from hire of HMC	Revenue collectable as per the TAMP approved rate for hire of HMC at Rs 36.70 per tonne	Excess revenue collected by VSPL over and above the rate for HMC approved by TAMP based on the interim Order of the Hon'ble High Court
2011-12 (from 15.11.2011)	22,018,254	17,582,150	4,436,744
2012-13	82,924,841	65,957,810	16,967,031
2013-14	90,609,219	70,753,209	19,856,011
Total	195,552,314	154,293,529	41,258,786

The above excess collection of ₹41258786 does not cover the excess collection for the period from 01 April 2014 to the date prior to the effective date of implementation of the revised rate for HMC, which may have to be assessed by VSPL.

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

(₹ in Lakhs)

Consolidated Income & Cost statement for the Terminal as a whole

Sr. No.	Particulars	Actual			Estimates at the existing level of tariff as given by VSPL				Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total
	Traffic (in tonnes)	5573572	5746761	5514853	5350000	6425000	7023250	18798250	5350000	6425000	7023250	18798250
	Capacity (in tonnes)	7700000	7700000	7700000	7700000	7700000	7700000	23100000	7700000	7700000	7700000	23100000
I	Total Operating Income											
	(i) Vessel related income	311.46	389.73	433.95	305.22	319.31	412.56	1089.09	307.60	376.85	422.39	1106.84
	(ii) Cargo related income	9950.79	10698.99	10254.58	8454.55	10222.56	11441.78	30118.88	8454.55	10222.56	11446.86	30123.97
	Total - I	10262.25	11088.72	10688.54	8762.76	10590.87	11854.34	31207.97	8762.15	10599.41	11869.26	31230.81
II	Operating Costs (excluding depreciation)											
	(i) Operating & Direct labour	225.46	259.44	240.76	247.48	319.96	374.11	941.55	233.48	301.85	352.93	888.26
	(ii) Maintenance labour	398.87	439.44	425.28	453.55	481.19	510.06	1445.21	453.95	481.19	510.06	1445.21
	(iii) Equipment Running costs	1226.56	1244.41	1330.15	1416.56	1645.34	1812.94	4874.84	1404.21	1600.95	1762.99	4768.15
	(iv) Maintenance dredging	27.40	44.20	37.21	43.83	46.46	49.25	139.53	43.83	46.46	49.25	139.53
	(v) Royalty / revenue share	293.20	312.69	298.84	278.14	351.93	363.95	974.06	278.06	333.02	365.25	976.33
	(vi) Equipment hire	1380.79	1794.96	2193.24	2461.26	3046.50	3502.30	9010.13	2461.26	3046.56	3502.30	9010.13
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	65.52	100.29	69.52	197.97	200.61	203.30	601.87	197.97	200.61	203.31	601.89
	(viii) Insurance	52.26	47.77	45.13	47.46	50.31	53.33	151.10	47.46	50.31	53.33	151.10
	(ix) Other expenses	353.79	301.73	433.20	422.52	463.86	503.42	1387.80	420.33	463.40	502.65	1386.39
	(x) Technical service fee	12.16	12.16	12.16	12.16	12.16	12.16	36.48	12.16	12.16	12.16	36.48
	Total - II	4036.00	4557.10	5139.75	5579.34	6585.37	7384.86	19562.57	5562.72	6636.52	7314.23	19403.47
III	Depreciation	1230.11	1243.71	1265.63	1338.45	1451.64	1677.56	4467.66	1261.42	1396.57	1612.49	4260.48
IV	Overheads											
	(i) Management & Administration overheads	757.48	757.71	899.64	878.22	930.91	986.77	2795.90	878.22	930.91	986.77	2795.90
	(ii) Preliminary expenses & upfront payment write-off	33.10	33.10	33.10	33.10	33.20	33.10	99.41	33.10	33.10	33.10	99.31
	Total - IV	790.58	790.81	932.74	911.32	964.11	1019.87	2895.30	911.32	964.02	1019.87	2895.21
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	4,206	4,497	3,350	933.65	1576.75	1772.04	4282.44	1036.68	1712.30	1922.67	4671.64
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)											
	(i) Discounted terminal value receivable as per the LA	3.07	3.44	3.85	2.74	2.74	2.74	5.23	4.32	4.83	5.41	14.56
	(ii) Others	28.41	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	31.48	4.07	3.85	2.74	2.74	2.74	5.23	4.32	4.83	5.41	14.56
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI less FME (VI) - (VII)	31.48	4.07	3.85	2.74	2.74	2.74	5.23	4.32	4.83	5.41	14.56
IX	Surplus Before Interest and Tax (VI) + (VIII)	4,237.04	4,501.16	3,354.28	936.39	1579.49	1774.78	4290.67	1041.00	1717.13	1928.08	4686.21
X	Capital Employed	22832.84	21921.05	20916.47	21563.32	22731.22	25872.41	23388.99	19621.95	21403.85	24554.60	21880.13
XI	RoCE - Maximum permissible	3653.25	3507.37	3346.63	3450.13	3637.00	4139.59	11226.71	3139.51	3424.62	3928.74	10492.86
XII	Capacity Utilization	72%	75%	72%	69%	83%	91%	69%	69%	83%	91%	69%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	3653.25	3507.37	3346.63	3450.13	3637.00	4139.59	11226.71	3139.51	3424.62	3928.74	10492.86
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	583.79	993.80	7.64	-2513.74	-2057.51	-2364.80	-6936.05	-2098.52	-1707.48	-2000.66	-5806.66
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)	5.69%	8.96%	0.07%	-29%	-19%	-20%	-23.95%	-16.11%	-16.86%		
XVI	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		4.91%			-22.69%				-18.59%		

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Annex - II (b)

Cost statement of Cargo Handling Activity

(₹ in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actual			Estimates at the existing level of tariff as given by VSPL				Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total
	Traffic (in tonnes)	5673572	5748761	5514853	5350000	6425000	7023250	18796250	5350000	6425000	7023250	18796250
	Total Operating Income											
	(i) Cargo related income	9950.79	10096.99	10254.58	8454.55	10222.56	11441.78	30118.88	8454.55	10222.56	11441.88	30123.97
	Total - I	9950.79	10096.99	10254.58	8454.55	10222.56	11441.78	30118.88	8454.55	10222.56	11441.88	30123.97
	Operating Costs (excluding depreciation)											
	(i) Operating & Direct labour	225.48	258.44	240.78	247.48	319.96	374.11	941.55	233.48	301.85	352.93	892.26
	(ii) Maintenance labour	388.87	439.44	428.28	453.95	481.19	510.08	1445.21	453.95	481.19	510.08	1445.21
	(iii) Equipment running costs	1226.58	1244.41	1380.15	1416.56	1645.34	1812.94	4874.84	1404.21	1603.95	1782.88	4791.15
	(iv) Maintenance provisions	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Royalty / revenue share	253.30	262.77	243.34	238.96	284.74	311.14	834.54	238.96	284.74	311.14	834.54
	(vi) Equipment hire	1380.79	1794.96	2183.24	2481.26	3046.56	3502.30	9010.13	2481.26	3046.56	3502.30	9010.13
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	65.52	100.29	69.62	197.97	200.61	203.30	601.87	197.87	200.61	203.31	601.88
	(viii) Insurance	39.29	39.29	39.29	34.74	33.02	38.40	108.17	34.74	33.02	38.40	108.17
	(ix) Other expenses	353.79	301.73	433.28	420.52	463.86	503.42	1387.80	429.33	463.86	503.40	1386.29
	(x) Technical service fee	12.16	12.16	12.16	12.16	12.16	12.16	38.48	12.16	12.16	12.16	38.48
	Total - II	3955.73	4454.49	5040.18	5483.30	6487.44	7287.83	19236.57	6048.78	6484.98	7196.94	19677.26
	Depreciation	952.35	906.24	987.25	981.74	983.31	1134.19	3099.23	981.74	983.30	1134.19	3099.23
	Overheads											
	(i) Management & administration overheads	734.49	731.08	863.11	847.33	898.54	952.43	2906.29	847.33	897.81	951.85	2906.85
	(ii) Preliminary expenses & upfront payment write-off	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total - IV	734.49	731.08	863.11	847.33	898.54	952.43	2906.29	847.33	897.81	951.85	2906.85
	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	4,308.22	4,547.19	3,364.13	1,142.18	1,853.27	2,087.33	5,082.78	1,168.65	1,916.94	2,185.08	5,258.68
	Finance & Miscellaneous Income (FMI)											
	(i) Discounted terminal value receivable as per the I.A.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Others	28.41	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	28.41	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	FMI Less FME (VI) - (VII)	28.41	0.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	4,336.63	4,547.81	3,364.13	1,142.18	1,853.27	2,087.33	5,082.78	1,168.65	1,916.94	2,185.08	5,258.68
	Capital Employed	17717.26	17103.98	18403.86	15783.86	14919.88	18631.32	18445.02	15421.91	14438.80	18852.11	15879.88
	RoCE - Maximum permissible	2634.76	2736.63	2624.59	2525.42	2387.18	2981.01	7883.81	2467.51	2318.18	2886.34	7689.02
	Capacity Utilization	72%	75%	72%	80%	83%	91%	81%	80%	80%	91%	81%
	RoCE adjusted to capacity utilization	2634.76	2736.63	2624.59	2525.42	2387.18	2981.01	7883.81	2467.51	2318.18	2886.34	7689.02
	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	1,501.86	1,811.18	739.54	(1,383.24)	(533.91)	(892.46)	(2,810.83)	(1,298.86)	(388.22)	(723.26)	(2,418.34)
	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)	15.09%	16.93%	7.21%	-16%	-5%	-8%		-15.36%	-3.85%	-6.32%	
	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		13.06%			-10%				-0.02%		

Vessel related Income & Cost statement

Cost statement for vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Actual			Estimates at the existing level of tariff as given by VSP				Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total
I	Total Operating Income											
	(i) Vessel related income	311.46	369.73	433.96	308.22	368.31	412.56	1089.09	307.60	376.85	422.39	1106.84
	Total - I	311.46	369.73	433.96	308.22	368.31	412.56	1089.09	307.60	376.85	422.39	1106.84
II	Operating Costs (excluding depreciation)											
	(i) Operating & Direct labour	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Maintenance labour	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Equipment Running costs	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Maintenance dredging	27.40	44.20	37.21	43.83	46.46	49.25	139.53	43.83	46.46	49.25	139.53
	(v) Royalty / revenue share	39.90	49.93	55.59	39.49	47.18	52.85	139.52	39.41	48.28	54.11	141.80
	(vi) Equipment hire	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(viii) Insurance	12.97	6.48	6.85	12.72	17.29	14.93	44.94	12.72	17.29	14.93	44.94
	(ix) Other expenses	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(x) Technical service fee	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total - II	80.27	102.61	99.65	96.04	116.93	117.03	323.99	95.96	112.03	118.29	326.27
III	Depreciation	277.76	277.47	278.38	356.71	468.33	543.38	1368.42	279.68	403.27	478.31	1161.26
IV	Overheads											
	(i) Management & Administration overheads	22.99	26.63	36.53	30.89	32.37	34.34	99.57	30.83	33.10	35.12	99.04
	(ii) Preliminary expenses & upfront payment write-off	33.10	33.10	33.10	33.10	33.20	33.10	99.41	33.10	33.10	33.10	99.31
	Total - IV	56.09	59.73	69.63	63.99	65.57	67.45	196.98	63.93	66.20	68.22	198.36
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	(103)	(50)	(14)	(209)	(277)	(315)	(800.31)	(132)	(205)	(242)	(579)
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)											
	(i) Discounted terminal value receivable as per the IA	3.07	3.44	3.85	2.74	2.74	2.74	8.23	4.32	4.83	5.41	14.56
	(ii) Others	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	3.07	3.44	3.85	2.74	2.74	2.74	8.23	4.32	4.83	5.41	14.56
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	3.07	3.44	3.85	2.74	2.74	2.74	8.23	4.32	4.83	5.41	14.56
IX	Surplus Before Interest and Tax (IX) + (VIII)	(99.59)	(46.65)	(9.85)	(205.78)	(273.78)	(312.55)	(792.08)	(127.66)	(199.81)	(237.01)	(564.48)
X	Capital Employed	5115.58	4817.09	4512.81	5779.48	7811.34	7241.10	6943.87	4200.04	6965.24	6502.49	5889.26
XI	RoCE - Maximum permissible	818.49	770.73	722.05	824.71	1249.81	1158.58	3333.10	672.01	1114.44	1040.40	2826.84
XII	Capacity Utilization	72%	75%	72%	69%	83%	91%	81%	69%	83%	91%	81%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	818.49	770.73	722.05	924.71	1249.81	1158.58	3333.10	672.01	1114.44	1040.40	2826.84
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(918.08)	(817.38)	(731.90)	(1,130.50)	(1,523.60)	(1,471.12)	(4,125.18)	(799.67)	(1,314.25)	(1,277.40)	(3,391.32)
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (IX/X)	-294.77%	-209.73%	-168.66%	-367%	-414%	-357%		-259.97%	-348.74%	-302.42%	
XVI	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		-224.39%			-379%				-306.40%		

Annex - II (d)

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

(₹ in Lakhs)

Cost statement for the sub-activity - BMHS

Sl. No.	Particulars	Actual			Estimates at the existing level of tariff as given by VSPL				Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total
	Total Operating Income											
	(a) Handling Charges											
	(b) Wharfage											
	(c) Storage including demurrage & Others	4,103.46	3,643.15	3,423.66	2,901.30	3,664.80	4,122.90	10,689.00	2,901.30	3,664.80	4,122.90	10,694.09
	(d) Dock Successions											
	(e) Workshop Charges											
	Others											
	Total - I	4103.46	3643.15	3423.66	2901.30	3664.80	4122.90	10689.00	2901.30	3664.80	4122.90	10694.09
	Operating Costs (excluding depreciation)											
	(i) Operating & Direct labour	137.47	124.05	108.38	135.85	182.02	217.05	535.03	135.85	171.72	204.78	504.75
	(ii) Maintenance labour	383.94	418.22	413.63	438.45	464.75	492.64	1395.84	438.45	464.75	492.64	1395.84
	(iii) Equipment Running costs	632.08	653.73	783.82	811.44	990.73	1,120.17	2922.34	811.44	990.73	1,089.31	2857.67
	(iv) Maintenance material							0.00				0.00
	(v) Royalty / rent at share	95.54	87.11	75.11	90.05	113.75	127.88	331.81	90.05	113.75	127.88	331.81
	(vi) Equipment hire	83.08	84.54	73.86	82.91	124.40	148.35	365.86	82.91	124.40	148.35	365.66
	(vii) Lease Rentals payable as per commission agreement	32.78	50.15	34.81	96.88	100.30	101.65	300.94	96.88	100.31	101.65	300.95
	(viii) Insurance	24.83	25.31	25.47	22.05	22.79	22.52	67.36	22.05	22.79	22.52	67.36
	(ix) Other expenses	125.54	112.52	186.16	149.34	173.27	193.53	516.15	149.28	173.10	193.24	515.61
	(x) Technical services fee	6.08	6.08	6.08	6.08	6.08	6.08	18.24	6.08	6.08	6.08	18.24
	Total - II	1632.11	1682.72	1696.43	1868.28	2178.11	2479.99	6483.36	1859.43	2149.91	2386.66	6357.99
	Depreciation	595.58	602.50	612.58	610.08	610.90	656.25	1877.22	610.08	610.90	656.25	1877.22
	Overheads											
	(i) Management & Administration overheads	284.80	225.84	247.32	311.89	347.73	379.35	1036.97	311.89	347.01	378.58	1037.54
	(ii) Preliminary expenses & upfront payment write-off											
	Total - IV	284.80	225.84	247.32	311.89	347.73	379.35	1036.97	311.89	347.01	378.58	1037.54
	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (III) - (IV)	1,711	1,452	865	134	528	657	1,319	149	566	707	1,421
	Finance & Miscellaneous Income (FMI)											
	(i) Discounted terminal value receivable as per the LA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Others	14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	FMI Less FME (V) - (VI)	14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Surplus before Interest and Tax (VI) + (VII)	1,725.39	1,452.41	865.35	134.09	528.05	657.31	1,319.45	149.86	566.97	706.61	1,421.44
	Capital Employed	11059.42	10523.74	10182.48	9797.08	9260.23	11117.20	10055.17	9572.42	8861.52	10771.80	9768.51
	RoCE - Maximum permissible	1789.51	1883.80	1629.20	1567.53	1481.64	1778.75	4827.82	1531.58	1433.84	1723.46	4868.89
	Capacity Utilization											
	RoCE adjusted for capacity utilization	1789.51	1883.80	1629.20	1567.53	1481.64	1778.75	4827.82	1531.58	1433.84	1723.46	4868.86
	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(44.12)	(231.39)	(763.84)	(1,433.44)	(953.58)	(1,121.45)	(3,508.47)	-1382.73	-867.86	-1016.85	-3267.44
	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)	-1.06%	-6.02%	-22.31%	-49.41%	-26.02%	-27.20%		-47.66%	-23.68%	-24.63%	
	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		-6.00%			-34%				-30.95%		

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Annex - II (a)

(₹ in Lakhs)

Cost statement for the sub-activity-Conventional Cargo Handling

Sr. No.	Particulars	Actual			Estimates at the existing level of tariff as given by VSPL				Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total
I	Total Operating Income											
	(a) Handling Charges											
	(b) Wharfage											
	(c) Storage including demurrage & Others											
	(d) Dust Suppression											
	(e) Weighment Charges	5,847.31	6,855.84	6,830.92	5,553.25	6,557.76	7,318.88	19,429.88	5,553.25	6,557.76	7,318.88	19,429.88
	Others											
	Total - I	5847.31	6855.84	6830.92	5553.25	6557.76	7318.88	19429.88	5553.25	6557.76	7318.88	19429.88
II	Operating Costs (excluding depreciation)											
	(i) Operating & Direct labour	87.99	135.39	132.37	111.54	137.84	157.05	406.52	105.23	130.13	148.16	383.51
	(ii) Maintenance labour	14.94	20.22	14.63	15.51	16.44	17.42	49.37	15.51	16.44	17.42	49.37
	(iii) Equipment Running costs	594.48	590.88	586.23	605.12	654.61	692.77	1952.50	599.85	636.95	673.88	1910.68
	(iv) Maintenance dredging	-	-	-	-	-	-	0.00	-	-	-	0.00
	(v) Royalty / revenue share	156.70	170.05	167.83	140.50	170.05	182.15	509.23	149.60	170.08	181.15	500.73
	(vi) Equipment hire	1,287.11	1,710.42	2,119.38	2,368.35	2,462.19	3,353.95	9644.47	2368.35	2622.19	3353.95	5644.47
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	32.76	50.15	34.81	98.88	100.30	101.65	300.94	98.88	100.31	101.65	300.85
	(viii) Insurance	15.25	13.88	13.62	12.69	10.23	15.88	38.80	12.69	10.23	15.88	38.80
	(ix) Other expenses	228.25	189.20	267.12	271.18	290.59	309.89	871.65	271.05	290.30	309.41	870.77
	(x) Technical service fee	6.08	6.08	6.08	6.08	6.08	6.08	18.24	6.08	6.08	6.08	18.24
	Total - II	2423.82	2881.77	3341.66	3638.04	4309.33	4837.84	12785.21	3626.34	4283.68	4869.40	12719.31
III	Depreciation	356.76	363.73	374.69	371.68	372.41	477.93	1222.02	371.68	372.41	477.93	1222.02
IV	Overheads											
	(i) Management & Administration overheads	469.89	505.24	615.80	535.44	550.80	573.08	1659.32	535.44	550.80	573.08	1659.32
	(ii) Preliminary expenses & upfront payment write-off											
	Total - IV	469.89	505.24	615.80	535.44	550.80	573.08	1659.32	535.44	550.80	573.08	1659.32
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	2,597	3,095	2,499	1,008	1,325	1,430	3,763	1,020	1,351	1,458	3,829
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)											
	(i) Discounted terminal value receivable as per the LA	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Others	14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total FMI	14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	14.20	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	2,611.24	3,095.41	2,498.77	1,008.09	1,325.22	1,430.03	3,763.33	1,019.79	1,350.96	1,458.47	3,829.23
X	Capital Employed	6657.84	6580.21	6221.18	5986.78	5659.65	7514.11	6388.85	5648.50	5477.09	7280.52	6202.97
XI	RoCE - Maximum permissible	1065.25	1052.83	995.39	957.89	905.55	1202.26	3065.69	935.92	876.34	1164.88	2977.14
XII	Capacity Utilization											
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	1065.25	1052.83	995.39	957.89	905.55	1202.26	3065.69	935.92	876.34	1164.88	2977.14
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	1,545.99	2,042.57	1,503.39	50.20	419.67	227.77	697.64	83.87	474.63	293.59	852.09
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)	26.44%	29.79%	22.01%	0.90%	6.40%	3.11%		1.51%	7.24%	4.01%	
XVI	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		26.08%			3%			4.38%			

ANNEX - III

VIZAG SEAPORT PRIVATE LIMITED**SCALE OF RATES****SECTION - 1****1.1. Definitions - General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (1). "VPT" means Visakhapatnam Port Trust (VPT).
- (2). "VSPL" means Vizag Seaport Private Limited, a Company incorporated in India, its successors and assignees.
- (3). "Coastal vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (4). "Foreign-going vessel" means any vessel other than coastal vessel.
- (5). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (6). "Hirer" shall mean all users of any of the appliances provided by VSPL.

1.2. General Terms & Conditions

- (1). Status of a vessel as borne out by its certification issued by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo/container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages.
- (2).
 - (i). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (ii). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
 - (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (iv). In case of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (3). Berth hire charges shall be levied on ship owners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms, the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.

- (4). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the VSPL for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (5). No refund shall be made if the amount refundable is less than ₹100/-. This limit shall also be applied for supplementary claims for under charges.
- (6). For the purpose of calculating the dues, the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (7). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (8). Interest on delayed payments / refunds
 - (i). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be 16.60%.
 - (ii). Likewise, the VSPL shall pay penal interest @ 16.60% per annum on delayed refunds.
 - (iii). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the VSPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
 - (iv). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (9). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (10). All goods landed within the limits of the VSPL shall be assessed on import application and the fees shall be paid before the goods are removed.
- (11). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and the fees shall be paid before the goods are shipped.
- (12).
 - (i). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (ii). The cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (iii). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (iv). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for concession.

- (13). In case of damages to crafts, berths, fenders, bollards and other shore equipments, tools and plants, the hirer shall deposit anticipated amount for all such charges for damages as assessed by the VSPL immediately on receipt of the demand, pending determination of the actual charges. In case of total loss, the hirer shall deposit the book value or market value of the crafts or appliances or properties of the VSPL whichever is higher. The VSPL shall refund the cost of damage received from the insurance company on admittance of its claim to the hirer from whom the cost of damage of the equipment was recovered, along with interest as applicable.
- (14). Users will not be required to pay charges beyond a reasonable level attributable to the VSPL.

SECTION - 2

VESSEL RELATED CHARGES

2.1 BERTH HIRE

2.1.1 Schedule of Berth Hire for Vessels

DESCRIPTION	Rate per GRT per hour or part thereof	
	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
Berth EQ 8 & EQ 9	0.0072 subject to a minimum of US\$ 144	0.1897 subject to a minimum of ₹3794/-

General Notes relating to Berth hire

- (1). Berth hire for the period of 1 hour in which the vessel changes its status can be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block of 1 hour period.
- (2). The period of berth hire shall be calculated from the time mooring in the berth is completed.
- (3). No berth hire charges shall be payable for the period when loading/unloading operations cannot be carried out due to non-availability or break down of plant equipment or any other reasons including power failure attributable to VSPL.
- (4).
 - (i). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply. The berth hire shall cease to apply 4 hrs after the time of vessel signalling its readiness to sail.
 - (ii). The time limit of 4 hrs prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal condition or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
 - (iii). The Master/Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather condition.
 - (iv). There shall be a penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for unberthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signalling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions".

(5). Ousting Priority/Priority berth Hire:

- (i). For providing the "ousting priority" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 100% of the berth hire calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher, shall be levied.
- (ii). For "priority berthing" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 75% of the berth hire, calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.
- (iii). Where a working berth is already vacant for want of a vessel and a vessel having priority / ousting priority is berthed at that vacant berth when there are no vessels waiting at roads for berthing prior to its arrival or when the vessels waiting at roads are not ready in all aspects (unreadiness of documents/lack of cargo/lack of ullage/hatch cleaning/ receivers or shippers not willing to work), it is not treated as priority berthing and in such cases no priority berthing charges will be levied.
- (iv). The fee for according priority/ousting priority as indicated above shall be charged from all the vessels except the following categories:
 - (a). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.
 - (b). Defence vessels coming on goodwill visits.
 - (c). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
 - (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping
 - (e). Coastal vessels which will be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.

Note: The VSPL is governed by clause 3.9 (b) of the License Agreement which provides that the Licensee (VSPL) may with the prior written approval of the Licensor (VPT) offer preferential or priority berthing to any one or more shipping lines or vessel owners / operators to optimize the use of the berths and equipment.

2.1.2. Penal Berth Hire Charges

Penal berth hire charges shall become payable for over-stayal of the vessel beyond the berth occupancy as per the norms given in clause 2.1.4 if the norms cannot be achieved due to any reasons attributable to the vessel.

- (i). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penal berth hire charges for period mentioned below:

(a). Any vessel which requires "securing"	10 hrs
(b). Food Grains vessels requiring fumigation and Inerting	10 hrs
(c). In all other cases	7 hrs
- (ii). The berth occupancy for each vessel for the purpose of levy of penal berth hire charges shall be subject to the following conditions:
 - (a). For deciding the period of stay of a vessel, number of shifts lost due to labour stoppage of work and labour holiday shall be excluded.

- (b). The shift in which the vessel is berthed shall not be deciding the vessels stay at berth since normally vessels are berthed in the middle of shift resulting in engagement of less number of hooks.
- (c). In case of new cargoes, average performance of three consignments shall be fixed as "NORM" tentatively which will be reviewed after six months for further refinement.
- (d). Any stoppage of work for reasons attributable to VSPL shall be excluded.
- (iii). (a). In case of supply of bunkers and or water through barges, the vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 8 hours.
- (b). In case of supply of water, the vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 12 hours from the time of placement of barge alongside the vessel.
- (c). Vessels taking water / bunker through sources other than barge will be permitted to stay for 8 hours from the time of completion of loading / unloading the cargo without attracting penal berth hire.

2.1.3. Penal berth hire charges shall be levied in addition to normal berth hire for the period of over-stayal at the rates prescribed below.

Sl. No.	Particulars	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
1.	Up to 6 hours	Per GRT	0.016	0.42
2.	Above 6 hrs. and upto 12 hours	- do -	0.032	0.84
3.	Above 12 hrs. but upto 18 hours.	- do -	0.064	1.67
4.	Above 18 hrs. per day or part there of	- do -	0.080	2.09

2.1.4. Commodity wise per vessel hook per shift output rates

For Exports			For Imports	
Sl. No.	Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)	Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)
1.	Containers (boxes)	20	Containers (boxes)	22
2.	Ferro Silicon	102	Ferro Silicon	262
3.	General Cargo	82	General cargo	86
4.	Iron & Steel	180	Iron & Steel	108
5.	Iron Ore & Pellets (manual loading)	598	Iron Ore (manual unloading)	560
6.	Maize	61	Maize (bulk)	234
7.	Sugar	94	Sugar in bags	82
8.	Wheat (bags)	91	Wheat (in bulk)	134
9.	Rice (bags)	81	Rice	62
10.	Rice (Bulk)	80	Rock Phosphate	281
11.	Aluminium Billets	98	Ammonium Nitrate	347
12.	Aluminium Ingots	110	Ammonium Sulphate	210
13.	C.P. Coke	346	Bauxite Bags	233
14.	Cement	102	Bentonite	254
15.	Charge Chrome	404	Bulgar wheat bags	62
16.	Chick Peas	219	Carbon Anodes	229

Sl. No.	Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)
17.	Chrome Ore	188
18.	Coal tar (Bags)	192
19.	Coffee (Bags)	67
20.	Dry Yeast	62
21.	Feldspar	317
22.	Fenugreek	99
23.	Ferro Chrome (Bulk)	341
24.	Ferro Chrome Bags	226
25.	Ferro Manganese	99
26.	Granite Blocks	199
27.	Ilmenite Sand	333
28.	Kenaf	40
29.	Manganese Ore	310
30.	Pet Coke (Bags)	83
31.	Pig Iron	458
32.	Quartzite	117
33.	Silicon Manganese Ore (Bags)	200
34.	Silicon Manganese Ore (Bulk)	538
35.	Soya extracts	172
36.	Thermal Coal	665
37.	Vegetables	53

Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)
Chrome Ore	206
Coal tar pitch	77
Coking Coal	
(a) Discharged by vessels with self discharging gear	622
(b) All types of coal discharged by non-self discharging vessels	360
CSB in bags	74
DAP Bulk	262
DBM in bags	242
DBM in Bulk	220
Dolomite	405
Coal / Coke (parcel of below 20000)	234
Coal / Coke (parcel of above 20000)	361
Lime Stone	372
Mono Ammonium Phosphate	210
MOP	267
Oil Pails	57
Paper bundle	212
Petroleum Coke	401
Steam coal	578
Wood pulp	236
Sulphur	278
Timber logs	114
Urea	283

Notes:

- (1). The total number of hooks worked shall be reckoned to compute the per hook per shift productivity.
- (2). The following two cases shall be deemed as non-performance / poor performance of the vessel:
 - (a). If a vessel works with less number of hooks for reasons such as lack of / insufficient cargo, improper stowage, failure of ship's gear and lack of clearance arrangements;
 - (b). If the actual hook output in the shifts following the shift in which the vessel is berthed does not conform to the norms prescribed for that commodity.

2.2. CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS:

Item No.	Description	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹).
1.	Supply of fresh water to vessels at Shore.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	3.241 subject to a minimum charge of \$ 16.205	₹84.65 subject to a minimum charge of ₹423.25

Item No.	Description	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
2	Supply of fresh water to vessels by Boat at Quay Walls, Jetties and Moorings.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	4.182 subject to a minimum charge of \$ 20.912	₹109.20 subject to a minimum charge of ₹546.00

SECTION - 3

CARGO RELATED CHARGES

3.1. WHARFAGE:

Item No.	Nomenclature	Unit	Rate (in ₹)	
			Other than coastal cargo	Coastal cargo
1.	All types of Coal (other than thermal coal), Coke and Coal tar pitch	Tonne	37.00	22.20
2	Alumina (bulk)	Tonne	40.35	24.20
3.	Aluminium, Alumina Sow Ingots, Alumina Billets and Alumina products	Tonne	24.70	14.85
4	Asphalt/bitumen, Barytes and Feldspar, Cement clinker (including cement)	Tonne	21.30	12.80
5	Manganese Ore	Tonne	21.30	12.80
6	Blast furnace slag, Bentonite, Dolomite chips, Fly Ash and River sand	Tonne	14.60	8.75
7	Calcined petroleum coke	Tonne	40.35	24.20
8.	Caustic Soda	Per K.L.	39.25	23.55
9	Cereals, food grains, Pulses and Sugar	Tonne	24.70	14.80
10	Charge chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon Silicon Manganese, High carbon Ferrochrome, and other ores.	Tonne	42.60	25.55
11	Chemicals	Tonnes	61.65	37.00
12.	Edible Oils	K.L.	17.95	10.80
13.	Electrical goods (in %)	Ad valorem	0.30%	0.18%
14	Fertilizers (including MOP)	Tonne	32.50	19.50
15	Granite Blocks & Marbles	Tonne	49.30	29.60
16.	Gypsum	Tonnes	44.85	26.90
17.	Ilemenite sand	Tonne	14.60	8.75
18.	Iron Ore	Tonne	24.70	24.70
19.	Iron Ore Pellets	Tonne	25.80	25.80
20.	Limestone	Tonne	33.65	20.20
21.	Liquid Ammonia, Molten Sulphur, Rock phosphate and Sulphur	Tonne	33.65	20.20
22	Machinery	Ad valorem	0.16%	0.09%
23.	Molasses	K.L.	39.25	23.55
24.	All types of Oil Extractions like Soya, Rape seed etc.,	Tonne	13.45	8.10
25.	Pig iron	Tonne	42.60	25.55
26.	R.R. materials:	Tonne	37.00	22.20
27.	Steel Products (including scrap) – all varieties	Tonne	49.30	29.60
28.	Styrene Monomar	Tonne	61.65	37.00
29.	Thermal Coal	Tonne	21.30	21.30
30.	Timber Logs & Wood items	Cu. M	24.70	14.80

Item No.	Nomenclature	Unit	Rate (in ₹)	
			Other than coastal cargo	Coastal cargo
31.	Unenumerated goods having FOB/CIF value upto and inclusion of ₹1000/- per tonne.	Tonne	10.00	6.00
32.	Unenumerated goods having value more than ₹1000/- per tonne.	Tonne	40.00	24.00

Notes:

- (1). Before classifying any cargo as 'un-enumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.
- (2). Wharfage charges are leviable on goods entering the docks even if they are not shipped. However, for the excess cargo brought into docks for shipment but not shipped, no wharfage will be levied if the cargo is removed within 24 hours of shipment
- (3). Charges on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied at the rate applicable to the individual articles.
- (4). Advalorem wharfage on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value; and on coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Customs bills of entry/shipping bill/bill of coastal goods shall be the main documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is not available, the value will be determined based on Bill of Lading/invoice etc.

3.2. WHARFAGE CHARGES FOR SPECIFIED CASES

In the following specified cases wharfage charges shall be levied as specified in Section 3.1.

- (i). On crafts carried on board the vessel.
- (ii). On goods abandoned.
- (iii). On the manifested description of package whether they are landed empty or partly empty.

3.3. WHARFAGE CHARGES ON GOODS FROM VESSELS IN DISTRESS

Item No.	Description	Charges Payable
1.	Cargo of other Ports landed from vessels in distress.	As specified in Section 3.1.
2.	Cargo that already paid export wharfage but has not been carried to destination.	No Wharfage
3.	Cargo of other Ports reshipped without having left the VSPL's premises.	No wharfage at the time of shipment.

3.4. CHARGES ON TRANSHIPMENT CARGOES

Item No.	Description	Charges Payable
1.	On cargo landed from one vessel and subsequently shipped to another vessel.	150% of the applicable Wharfage

Notes:

- (1). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (2). The concessional tariff prescribed for coastal cargo does not apply to the operations of loading/unloading on arrival/departure from/to a foreign port. Concessional cargo related charges will be levied only for handling the consignment in related to its coastal voyage.

3.5. DEMURRAGE CHARGES (IMPORTS/ EXPORTS/TRANSHIPMENT):

The demurrage charges for cargo provided transit storage shall be levied on the cargoes after the expiry of free days as under.

Item No.	Description	(Rate in ₹)
1.	For the first ten days after the expiry of free period.	₹12.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every day or part thereof.
2.	Thereafter.	₹24.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every day or part thereof.

Notes:

- (1). In case of goods for which wharfage charges are collected on 'advalorem' basis, demurrage shall be levied on 'per tonne' basis. In all other cases demurrage shall be levied on 'per tonne' basis or 'per cubic metre' basis as the case may be based on the wharfage charges collected.

- (2). All goods shall be allowed free storage as indicated below:

(i). Exports

- (a). 20 days (excluding Customs holidays and VSPL's non-working days) from the actual date of the receipt of the goods in the VSPL premises.

(ii). Imports

- (a). Three days (excluding Customs holidays and VSPL's non-working days) from the day following the day of completion of final discharge and in the case of salvaged goods, from the day following the day of salvage.
- (b). Where goods are landed by the vessel into lighters, barges or other floating crafts, the free days shall be calculated from the day of complete discharge of the goods from the lighters, barges or other floating craft, on the wharf or jetty.

(iii). Transshipment Cargo

- 10 days (excluding Customs holidays and VSPL's non-working days) from the last day of discharge of cargo from the VSPL premises.

(3). Demurrage on goods detained:

The following periods shall be excluded from the calculation of any period for which free storage is allowed under this rule viz.:

- (i). Any period during which goods are detained by the Health Officer before being destroyed.
- (ii). Periods during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importers/Exporters;
- (iii). Where goods are detained by the Commissioner of Customs on account of Import/Export Control formalities and the delay is certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer/Exporter,

For such period of detention demurrage charges shall be recovered as under:

First 45 days	:	Free
46 days to 90 days	:	50% of actual demurrage charges
Beyond 90 days	:	100% of actual demurrage charges

Actual demurrage charges at full rate shall be worked out as per Scale of Rates at the appropriate slab as applicable after 45 days and the concessional rate mentioned above shall be applied thereon on the full demurrage charges leviable.

The first 45 days shall be reckoned with as follows:

- (a). First 45 days after expiry of free days if cargo is detained by the Customs before expiry of free days; and,
- (b). First 45 days from the date of detention if cargo is detained by the Customs after accrual of demurrage charges.

The detention certificate for availing the above concession shall be submitted within a period of six months from the date of clearance of goods.

- (iv). Demurrage charge on cargo shall not accrue for the period when the VSPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to VSPL.
- (v). If operational area is leased on rental to user, demurrage on cargo stored therein shall not be levied again.

3.6. Storage charges: (open stacking space)**3.6.1 Free Period:**

- (a). **Export:**
1 day free period (excluding Customs holidays and VSPL's non working days) will be allowed from the date of receipt of goods in the VSPL premises.
- (b). **Import:**
1 day free period (excluding Customs holidays and VSPL's non working days) will be allowed from the day following the completion of final discharge of cargo from the vessel.

3.6.2. Storage charges leviable beyond the free period:

Description	Unit	Rate (in ₹)
For the first fortnight after the expiry of free period	Per Tonne or part thereof per fortnight	₹6/-
Second fortnight and thereafter		₹9/-

Notes:

- (1) Storage beyond 30 up to 45 days shall attract penal storage charges @ ₹3/- per ton per day in addition to the second fortnight storage charges. Beyond 45 days storage charges shall be ₹24/- per ton per day.

3.7. Stevedoring charges:

Commodities	Rate in ₹ Per Ton	
	Other than coastal cargo	Coastal cargo
Dry Bulk:		
Fertilisers & FRM	44.85	26.90
Pet coke, Calcined Pet Coke and Met Coke	25.00	15.00
Iron ore	25.00	25.00
Coking Coal	23.00	13.80
Cement Clinker	40.00	24.00
Feldspar	20.00	12.00
Thermal Coal	25.80	25.80
Steam Coal	25.80	15.50
Illuminated Sand	22.45	13.50
Lime Stone	25.00	15.00
Gypsum	25.00	15.00
Food Grain	39.25	23.55
Slag	22.45	13.50
Scrap	33.65	20.20
Raw Sugar	24.65	14.80
Unenumerated goods / cargo	40.00	24.00
Break-Bulk:		
Steel	44.85	26.90
Pig Iron	28.05	16.85
Timber Logs	95.30	57.20
Granite	60.00	36.00
Others	39.25	23.55

Note:

- (1) The charges mentioned above are leviable for providing any or all of the activities like Picking, Lifting, Hoisting, Maneuvering, Positioning, Lowering, Unloading and Loading of Cargo bulk or break-bulk from/or into the Vessel's holds/Hatches/Combings/Wing Spaces/Between Decks and Decks till the Cargo is safely positioned either on the Wharf or on the Vessel, as the case may be.
- (2) Coal handled under Bulk material handling system will not attract separate stevedoring charges prescribed in the schedule 3.7.

3.8. Charges for shore operations:

(Rate in ₹ per tonne or part thereof)	
Other than Coastal cargo	Coastal cargo
45.00	27.00

Note: Concessional tariff prescribed for coastal cargo will not be applicable for thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets.

SECTION - 4**CHARGES FOR DEPLOYMENT OF EQUIPMENT****4.1. 104 Tonne Harbour Mobile Crane:**

Rate in ₹ per tonne or part thereof (in ₹)	
Other than coastal cargo	Coastal cargo
₹64.00 per ton or part thereof subject to minimum of ₹3,20,000/- per shift per crane	₹38.40 per ton or part thereof subject to minimum of ₹1,92,000/- per shift per crane

Notes:

- (1). Concessional tariff prescribed for coastal cargo will not be applicable for thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets.
- (2). This charge prescribed cover only the charges for working of the cranes. Slings and unslings and moving the loads within the reach of the crane shall be the responsibility of the hirer.

4.2. Charges for hire of Gantry unloader:

Description	Rate in ₹ per tonne or part thereof
Charges for hire of Gantry unloader	26.30

4.3. Dust suppression system charges:

Item No.	Description	Unit	Rate per tonne or part thereof (in ₹)
Pollution control charges for water sprinkling			
1.	For Dry Bulk	Per Tonne or part thereof	1.50
2.	For Break Bulk	Per Tonne or part thereof	0.50

4.4. Weighment Charges:

Item No.	Description	Unit	Rate per tonne or part thereof (in ₹)
1.	80 Tonne Electronic Road Weigh bridge	Per Tonne	3.00
2.	120 Tonne Electronic In Motion Weigh bridge	Per Tonne	5.00

Note: The service is optional and will be provided at the request made by the user.

4.5. Material Handling System for handling bulk cargo:

Item No.	Description	Rate per tonne or part thereof (in ₹)
1.	Discharge of cargo with 104 MT Harbour Mobile Cranes	64.00
2.	1200 TPH Mobile Hoppers – 2 Nos. with belt feeders and telescopic spout for truck loading.	9.75
3.	Conveyor and stackers – 2 Nos. for stacking @ 1600 TPH	42.75
4.	Reclaiming and wagon loading @ 1050 TPH	28.50
5.	Inmotion Electronic weighment	5.00
6.	Sampling system	2.00
7.	Other services – leveling, labeling and photographing	7.50
	Total:	159.50

Note: Integrated terminal services covering all the items of services specified in 4.5 above shall be provided at a composite rate of ₹150.00.

4.6. Railway siding administration and maintenance charges:

Description	Rate per tonne or part thereof
All cargoes handled through rakes	₹3.20

Note: Weight recorded at VSPL weighbridges shall be the final and conclusive for determining the tons of cargo dispatched and received in the terminal.

SECTION - 5**CHARGES FOR OTHER SERVICES****5.1. Visitor Entry Pass:**

	Yearly	Monthly	Daily
(a) Per Application	₹200	₹50	₹20
(b) Per Replacement	₹50	₹50	₹20

5.2. Vehicle Entry Pass (for vehicles other than the vehicles entering the terminal for delivery/dispatch of cargo):

Per Entry ₹75

5.3. Photography:

(i).	Film Shooting and Photography	₹8500 per day
(ii).	Taking Photographs of Goods Imp/Exp	₹425 per day
(iii).	Taking Photographs of Crews and Others	₹215 per day
(iv).	Videography (related to operational activities)	₹2550 per day